** Année 1953. — N° 7 C. R. Le Numéro : 15 francs. Mercredi 28 Janvier 1953. **

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SEANCES
QUESTIONS ECRITES ET REPONSES DES MINISTRES A CES QUESTIONS

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DU CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE :
MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : 600 fr. ; ÉTRANGER : 1.600 fr.
(Compte chèque postal: 9063.13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 20 FRANCS

SESSION DE 1953 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 7e SEANCE

Séance du Mardi 27 Janvier 1953.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 180).

2. — Transmission de projets de loi (p. 180).

3. — Dépôt d'une proposition de loi (p. 180).

4. — Démission d'un membre de la commission de l'agriculture et candidature à cette commission (p. 180).

5. — Ajournement de questions orales (p. 181).

6. — Statut du personnel navigant de l'aéronautique civile. — Adoption d'un avis sur un projet de loi (p. 181).

Discussion générale: MM. Julien Brunhes, rapporteur de la commission des moyens de communication; Maroselli, rapporteur pour avis de la commission de la défense nationale.

Passage à la discussion des articles.

Art. 1er et 2: adoption.

Art. 3:

M. le rapporteur.

Adoption de l'article.

Art. 4:

Amendement de M. Georges Laffargue. — MM. Georges Laffargue, Aubert, président de la commission des moyens de communication; André Morice, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme; le rapporteur pour avis. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 5 à 7: adoption.

Art. 8:

M. le rapporteur, le ministre.

Adoption de l'article modifié.

Art. 9 à 20: adoption.

Art. 21:

MM. le rapporteur, le ministre.

Adoption de l'article.

Art 22 et 23: adoption.

Art. 24:

MM. le rapporteur, le ministre, le président de la commission.

Prise en considération du texte adopté par l'Assemblée nationale.

M. le président de la commission.

Adoption de l'article modifié.

Art. 25:

Amendement de M. Duteil. — MM. Duteil, le rapporteur, le ministre. — Rejet.

Adoption de l'article.

Art. 26 à 30: Adoption.

Art. 31:

MM. le rapporteur, le rapporteur pour avis, le ministre.

Adoption de l'article, au scrutin public.

Art. 32 à 34: adoption.

Art. 35:

M. le rapporteur.

Adoption de l'article.

Art. 36 et 37: adoption.

Art. 38.

M. le rapporteur.

Adoption de l'article.

Art. 39:

M. le rapporteur.

Adoption de l'article.

Art. 39 *bis*:

Amendement de M. Maroselli. — MM. Maroselli, le rapporteur, le ministre. — Retrait.

MM. le ministre, le rapporteur, le président de la commission, Plazanet.

Adoption de l'article modifié.

Art. 39 *ter*: adoption.

Art. 39 *quater*:

Amendement de M. Maroselli. — MM. Maroselli, le ministre, le rapporteur. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 40 et 44: adoption.

Art. 45:

MM. le rapporteur, le ministre.

Adoption de l'article.

Art. 46:

Amendement de M. Maroselli. — MM. Maroselli, le rapporteur. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 47 à 52: adoption.

Sur l'ensemble: M. de Geoffre.

Adoption, au scrutin public, de l'ensemble de l'avis sur le projet de loi.

7. — Renvoi pour avis (p. 193).

8. — Demande de discussion immédiate d'avis sur des projets de loi (p. 193).

M. Maurice Walker, au nom de la commission des finances.

9. — Réparation des préjudices de carrière de certains fonctionnaires. — Adoption d'un avis sur une proposition de loi (p. 193).

Discussion générale: M. Soldani, rapporteur de la commission de l'intérieur.

Passage à la discussion des articles.

Art. 1er:

Amendement de M. Emile Roux. — MM. Emile Roux, Félix Gaillard, secrétaire d'Etat à la présidence du conseil; le rapporteur. — Retrait.

M. Léo Hamon.

Adoption de l'article.

Art. 2: adoption.

Art. 3:

Amendement de M. Henri Cordier. — MM. Henri Cordier, le secrétaire d'Etat, le rapporteur. — Retrait.

M. Léo Hamon.

Adoption de l'article.

Art. 4: adoption.

Adoption de l'ensemble de l'avis sur la proposition de loi.

10. — Recherche du pétrole en France et en Afrique du Nord. — Adoption d'une proposition de résolution (p. 195).

Discussion générale: MM. Armengaud, rapporteur de la commission de la production industrielle; Durand-Réville.

Passage à la discussion de l'article unique.

Adoption de l'article et de la proposition de résolution.

11. — Nomination d'un membre de la commission de l'agriculture (p. 196).

12. — Dépôt de rapports (p. 196).

13. — Dépôt d'un avis (p. 196).

14. — Règlement de l'ordre du jour (p. 196).

PRESIDENCE DE Mme GILBERTE PIERRE-BROSSOLETTE, vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures dix minutes.

— 1 —

PROCES-VERBAL

Mme le président. Le procès-verbal de la séance du vendredi 23 janvier a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

TRANSMISSION DE PROJETS DE LOI

Mme le président. J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1953 (Etats associés).

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 28, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des finances. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement et d'équipement des services militaires pour l'exercice 1953 (Etats associés. — France d'outre-mer).

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 29, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des finances. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif aux dépenses d'équipement des services civils pour l'exercice 1953 (Postes, télégraphes et téléphones. — Caisse nationale d'épargne).

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 30, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des finances. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant affectation de crédits au budget de la défense nationale (Section air).

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 31, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des finances. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des dépenses d'investissement pour l'exercice 1953 (Equipement des services civils. — Investissements économiques et sociaux. — Réparation des dommages de guerre).

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 32, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des finances. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1953 (Anciens combattants et victimes de la guerre).

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 33, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des finances. (*Assentiment.*)

— 3 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE LOI

Mme le président. J'ai reçu de M. Gaston Charlet et des membres du groupe socialiste une proposition de loi tendant à modifier les dispositions de l'article 8 de la loi du 9 mars 1928 (Code de justice militaire), et à permettre les constitutions de parties civiles devant les tribunaux militaires en temps de paix.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 36, et distribuée. Conformément à l'article 14 de la Constitution, elle sera transmise au bureau de l'Assemblée nationale.

— 4 —

DEMISSION D'UN MEMBRE DE LA COMMISSION DE L'AGRICULTURE ET CANDIDATURE A CETTE COMMISSION

Mme le président. J'ai reçu avis de la démission de M. David comme membre de la commission de l'agriculture.

Le groupe intéressé a fait connaître à la présidence le nom du candidat proposé en remplacement de M. David.

Cette candidature va être affichée et la nomination aura lieu conformément à l'article 16 du règlement.

— 5 —

AJOURNEMENT DE QUESTIONS ORALES

Mme le président. L'ordre du jour appellerait les réponses de M. le ministre de la France d'outre-mer à cinq questions orales de M. Charles Okala (nos 322 à 326); mais j'ai reçu une lettre par laquelle M. le ministre de la France d'outre-mer s'excuse de ne pouvoir assister à la présente séance.

En conséquence, ces questions sont renvoyées, conformément à l'article 86 du règlement.

— 6 —

STATUT DU PERSONNEL NAVIGANT DE L'AERONAUTIQUE CIVILE

Adoption d'un avis sur un projet de loi.

Mme le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant statut du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile (nos 523, année 1952 et 24, année 1953, et avis de la commission de la défense nationale).

Avant d'ouvrir la discussion générale, je dois faire connaître au Conseil de la République que j'ai reçu de M. le président du conseil des décrets nommant en qualité de commissaires du Gouvernement:

Pour assister M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme:

MM. Terrel, conseiller technique au cabinet du ministre;
Lemaire, secrétaire général à l'aviation civile et commerciale;
Giret, inspecteur du travail au secrétariat général à l'aviation civile et commerciale.

Pour assister M. le ministre du budget:

M. Raoux, administrateur civil à la direction du budget.

Acte est donné de ces communications.

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur de la commission des moyens de communication.

M. Julien Brunhes, *rapporteur de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme.* Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, votre commission des moyens de communication vous soumet aujourd'hui son rapport sur le statut du personnel navigant de l'aéronautique civile.

Avant d'examiner ce statut, dont certaines dispositions peuvent sembler exorbitantes du droit commun, votre commission tient d'abord à rendre unanimement hommage au personnel navigant de l'aéronautique civile, tant à ses qualités humaines qu'à ses qualités techniques, ce personnel ayant une valeur indiscutée et reconnue aussi bien à l'étranger qu'en France. Les observations que nous aurons à faire sur le statut lui-même ne touchent en rien à l'estime que nous lui portons. Nous tenions à le dire, au nom de votre commission, dès le début de ce rapport.

Le premier fait qui a choqué votre commission est celui qui tend à créer un statut pour un personnel quel qu'il soit, par la voie législative, au lieu de régir les rapports entre ce personnel et les sociétés exploitantes par voie de conventions collectives.

Votre commission estime que c'est une mauvaise méthode que de créer successivement des statuts pour diverses professions; mais elle ne peut faire cette observation qu'à titre platonique, puisqu'un projet a été déposé par le Gouvernement et voté par l'Assemblée nationale.

Ma deuxième observation est relative au retard apporté par le Parlement à la discussion du statut de l'aviation marchande. (*M. le ministre fait un geste d'assentiment.*) Je vois votre approbation, monsieur le ministre; je sais que vous avez la même opinion que nous à savoir qu'il est anormal de voter le statut du personnel de l'aviation marchande avant d'avoir fixé le statut même de cette organisation. En effet, le statut de ce personnel entraîne des dépenses assez importantes pour les exploitants, qui sont contraints de donner à leur personnel une stabilité, méritée d'ailleurs. Mais nous ne devons pas oublier que les sociétés privées de transports aériens n'ont actuellement aucune stabilité puisqu'elles vivent toujours, en l'absence d'un statut de l'aviation marchande, sous le régime de l'autorisation précaire et révocable; et il est normal de voter le statut de leur personnel avant leur propre statut.

Enfin nous tenons à déclarer que le souci de notre commission a été de se contenter d'améliorer et de remettre en ordre le texte issu des débats de l'Assemblée nationale, sans modifier le fond des dispositions qui avaient été adoptées à une forte majorité.

Tant qu'une revision de la Constitution de 1946 n'aura pas donné au Conseil de la République un véritable pouvoir législatif notre Assemblée ne pourra qu'essayer d'amender des textes imparfaits! La commission regrette, en particulier, que l'Assemblée nationale ait disjoint en séance publique, certains articles, sans modifier les articles suivants, qui n'avaient plus ni queue ni tête après la suppression des articles disjoints!

Puisque nous n'avons pas le pouvoir d'innover, nous pensons cependant que nos collègues de l'Assemblée nationale nous seront reconnaissants d'avoir remis de l'ordre dans ce statut, sans avoir modifié sur le fond aucune des dispositions essentielles qui avaient fait l'objet de votes massifs.

Quand nous procéderons à l'examen des articles vous verrez que certaines modifications de forme ont été nécessaires. En particulier, dans de nombreux articles, figuraient les mots: « mission », « voyage » et « essai ». Après avoir cherché quelle idée avait guidé l'Assemblée pour mettre un terme plutôt qu'un autre parmi ces trois, nous en avons conclu que c'est le mot « mission » qui est le plus général, qui a un sens plus global que le voyage, c'est-à-dire la mission effective confiée au personnel de bord et que, dans ces conditions, le statut serait plus clair si on mettait partout le mot « mission », en supprimant les mots « voyage » ou « essai ».

Enfin, dans l'ensemble des articles, vous constaterez de fréquentes modifications de forme! Je veux simplement insister tout de suite sur trois ou quatre modifications de fond qui sont importantes. Il y a quelques problèmes essentiels dans ce texte, celui des articles 23 et 24, relatif aux incapacités de travail, soit imputables au service (article 24) soit non imputables au service (article 23).

Il est certain que les dispositions prévues à l'Assemblée semblent ne pas correspondre entre elles et qu'entre les articles 23 et 24, un déséquilibre nous a frappé. Dans ces conditions, nous avons cru devoir supprimer l'article 24 tel qu'il était issu des délibérations de l'Assemblée nationale, pour le remplacer par un autre texte qui, je dois le dire, est conforme au règlement d'Air France en matière d'incapacité de travail.

Un autre article, qui a été l'objet de nombreuses discussions, c'est l'article 31. Nous en parlerons tout à l'heure longuement, lorsque nous l'examinerons. Je dois indiquer pourtant dans quel esprit votre commission l'a modifié: permettre au personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile, qui provient du personnel navigant militaire ou de l'aéro-navale, de quitter l'armée ou la marine le plus jeune possible pour entrer dans l'aéronautique civile et par conséquent de lui permettre de compter, pour sa retraite, ultérieurement, les années de services qu'il a accomplies dans l'aviation militaire ou navale.

Ce problème était fort difficile. Nous y reviendrons. Nous croyons qu'en modifiant l'article tel qu'il était issu des délibérations de l'Assemblée nationale, nous avons fait une besogne constructive et utile. Nous en reparlerons tout à l'heure, quand il viendra en discussion.

Enfin, parmi les articles qui ont amené le plus de difficultés, se trouvent les articles 39, 39 *bis* et suivants relatifs aux commissions d'enquête. Là, mesdames, messieurs, il faut nous expliquer très franchement. Le personnel navigant demandait, par l'intermédiaire de ses organismes professionnels, à figurer, quoi qu'il arrive, dans les commissions d'enquête qui seront nommées soit par le ministre des travaux publics et des transports, s'il s'agit d'aviation civile, soit par le secrétaire d'Etat à l'air, s'il s'agit d'essais d'appareils provenant de ses services.

Là, nous devons tenir compte d'une considération essentielle: Un rapport de commission d'enquête, fait comme il est prévu dans ce statut, peut à chaque instant être demandé par l'autorité judiciaire si l'accident ou l'incident qui a donné lieu à cette enquête entraîne des conséquences sur le plan judiciaire.

Dans ces conditions, il semble que, dans une commission d'enquête dont le rapport pourra être soumis à l'autorité judiciaire, l'on ne puisse pas mettre le personnel en cause, personnel navigant ou exploitant, automatiquement comme membre de la commission d'enquête.

Par contre, comme le prévoyait le texte initial, il est normal qu'il soit obligatoirement consulté et que ses déclarations figurent au procès-verbal.

Sur la demande du personnel navigant, nous avons pensé cependant qu'il serait logique de nommer membre de la commission d'enquête un commandant de bord. L'expression « pilote commandant de bord » a été entérinée une fois de plus par un décret paru la semaine dernière, ce qui explique qu'on puisse l'employer maintenant dans un texte législatif. Nous demandons à M. le ministre des travaux publics, des

transports et du tourisme que dans la composition permanente de la commission d'enquête — pour laquelle d'ailleurs, nous le savons, il n'a pas encore les crédits lui permettant d'étoffer cette commission d'enquête avec un personnel particulièrement compétent —, et je tiens à lui dire que notre commission sera très heureuse de pouvoir l'aider dans ce travail. Il serait utile que, dans le personnel permanent de cette commission d'enquête, il y ait un commandant de bord qui, habitué aux responsabilités du commandement dans le transport aérien, puisse apporter sa compétence supplémentaire.

Par conséquent, nous demanderons à M. le ministre, quand il composera sa commission d'enquête, de tenir compte de notre désir.

Enfin, avant d'étudier les autres problèmes lors de l'examen des articles, je tiens à présenter les observations générales suivantes.

Nous avons reçu, de la part des différents organismes représentant le personnel navigant, des suggestions dont les unes sont fort intéressantes et dont nous avons tenu compte et dont les autres, par contre, se trouvent être en contradiction formelle avec des positions prises à des majorités de 400 ou 450 voix à l'Assemblée nationale.

Nous avons donc pensé que le rôle du Conseil de la République n'était pas de modifier le fond des dispositions adoptées par l'Assemblée nationale.

Nous avons seulement modifié les textes dans le cadre général qui nous était fixé. Tant que notre Constitution ne nous aura pas donné la possibilité d'exercer un véritable pouvoir législatif, nous ne pouvons essayer que d'améliorer les textes et de faire une besogne constructive à la fois pour le personnel navigant et pour les ministères de tutelle. (*Applaudissements.*)

Mme le président. La parole est à M. Maroselli, rapporteur pour avis de la commission de la défense nationale.

M. Maroselli, *rapporteur pour avis de la commission de la défense nationale.* J'aurais préféré ne prendre la parole que sur les articles. Je n'ai rien à dire de spécial. Je suis d'accord avec la commission des transports sur l'ensemble du projet à quelques légères modifications près.

Mme le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion des articles du projet de loi.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion des articles.*)

Mme le président. Je donne lecture de l'article 1er :

PROJET DE LOI

TITRE Ier

Des catégories de personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile.

« Art. 1er. — La qualité de navigant professionnel de l'aéronautique civile est attribuée aux personnes exerçant de façon habituelle et principale, soit pour leur propre compte, soit pour le compte d'autrui, dans un but lucratif ou contre rémunération :

« Le commandement et la conduite des aéronefs (section « A ») ;

« Le service à bord des moteurs, machines et instruments divers nécessaires à la marche et à la navigation de l'aéronef (section « B ») ;

« Le service à bord des autres matériels montés sur aéronefs, et notamment les appareils photographiques et météorologiques, les appareils destinés au travail agricole et les appareils destinés à la manœuvre des parachutes (section « C ») ;

« Les services complémentaires de bord qui comprennent notamment le personnel navigant commercial du transport aérien (section « D ») ».

Personne ne demande la parole sur l'article 1er ?...

Je le mets aux voix.

(*L'article 1er est adopté.*)

Mme le président. « Art. 2. — Le personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile appartient à l'une des trois catégories suivantes :

« I. — Essais et réceptions.

« II. — Transport aérien.

« III. — Travail aérien. » — (*Adopté.*)

« Art. 3. — Pour l'application de la présente loi :

« 1° Les essais et réceptions se définissent :

« *a*) Essais

« Toutes épreuves — exécutées en vol, à terre ou à l'eau, sous la direction ou le contrôle des industriels ou des représentants de l'Etat — qui ont pour objet la recherche des caractéristiques et la mise au point des aéronefs. Ces épreuves portent sur la cellule, les organes moteurs et généralement tous instruments, machines, équipements et aménagements concourant à la marche et à la conduite des aéronefs. Elles portent également sur la sécurité et le confort de l'équipage et des passagers. Elles s'appliquent aux aéronefs qui possèdent la qualité de prototype ou de tête de série, ou qui comportent un élément nouveau de nature à affecter leurs qualités de vol ou leurs performances.

« *b*) Réceptions.

« Toutes épreuves de vérification en vol, prévues par les règlements ou conventions et portant sur les aéronefs et matériels aéronautiques de série.

« 2° Le transport aérien se définit :

« Toute opération aérienne effectuée en vue ou pendant l'accomplissement du transport, contre rémunération ou contre salaire, de passagers, de poste, ou de marchandises.

« 3° Le travail aérien se définit :

« Toute opération aérienne rémunérée qui utilise un aéronef à d'autres fins que le transport ou les essais et réceptions définis aux paragraphes précédents.

« Il comprend notamment l'instruction aérienne, les vols de démonstration et de propagande, la photographie, le parachutage, la publicité et les opérations agricoles aériennes ».

M. le rapporteur. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. La modification apportée à l'article 3 est faible. Nous avons simplement ajouté le mot « parachutage » entre le mot « photographie » et le mot « publicité » pour le cas ou des opérations de parachutage seraient effectuées par l'aviation civile. C'est la simple réparation d'un oubli de l'Assemblée nationale.

Mme le président. Personne ne demande plus la parole sur l'article 3 ?...

Je le mets aux voix.

(*L'article 3 est adopté.*)

Mme le président. « Art. 4. — La classification du personnel, par section et par catégorie, des officiers ou ingénieurs du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile des sections « A » et « B » et des personnels des sections « C » et « D » est fixée, après avis du conseil du personnel navigant défini à l'article 10, par arrêté conjoint du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, et des secrétaires d'Etat à l'air et à la marine. »

Par amendement (n° 1), M. Laffargue propose, à la deuxième ligne de cet article, de supprimer les mots : « des officiers ou ingénieurs ».

La parole est à M. Laffargue.

M. Georges Laffargue. Mes chers collègues, je voudrais vous demander de supprimer les termes « des officiers ou ingénieurs » qui sacrent automatiquement officiers ou ingénieurs l'ensemble du personnel navigant, ainsi qu'une certaine catégorie du personnel non navigant de l'aviation civile.

Ces termes ne figuraient pas dans le projet. Ils ont été introduits par le rapporteur de l'Assemblée nationale. J'ai deux arguments à faire valoir. Le premier, c'est que l'appellation d'officier et l'appellation d'ingénieur ne sont pas conformes aux standards de l'organisation aéronautique civile internationale qui ne prévoit que des dénominations telles que : élève pilote, pilote professionnel, pilote de ligne. Il y aurait beaucoup d'intérêt à maintenir une réglementation française conforme à la réglementation internationale.

Je voudrais, d'autre part, attirer votre attention sur le fait que les termes d'officiers et d'ingénieurs ont une qualité et une valeurs particulières. Il faudrait prendre garde de les généraliser trop.

Si le texte était adopté, vous aboutiriez au fait suivant : un photographe, en tant que navigant, pourrait s'appeler « officier photographe » ; un pilote d'hélicoptère, parce qu'il est également navigant, qui a pour mission de répandre de la poudre insecticide sur les plaines, pourrait, également, prétendre au titre d'officier.

Je trouve cela exagéré. Je ne verrais pas d'inconvénient à ce que les compagnies privées elles-mêmes sacrent de ce titre d'officier les pilotes de ligne ou le personnel navigant de haute qualité.

Il en est de même pour le terme d'ingénieur, avec un argument supplémentaire : il sacrerait ingénieurs un certain nombre de techniciens qui, pour la retraite, relèvent actuellement de la caisse des cadres et qui, automatiquement, relèveraient du

personnel navigant, ce qui augmenterait considérablement leurs avantages par rapport à leur position et pourrait entraîner certains remous au sein du personnel lui-même.

M. Aubert, *président de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme.* Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. le président de la commission. Mes chers collègues, en commençant son exposé tout à l'heure, M. Brunhes a bien voulu parler de la valeur indiscutée de nos pilotes et de notre personnel navigant, reconnue aussi bien à l'étranger qu'en France.

La commission tient, elle, à conserver la rédaction de l'article 4, non pas qu'elle accepte à l'avance une inflation des titres contre laquelle elle s'est souvent élevée en d'autres circonstances mais parce qu'il lui a semblé que d'abord l'usage prévaut et qu'ensuite le prestige acquis justifie cet usage.

Il suffit d'avoir été quelquefois, pendant un long vol, perdu dans le brouillard et dans la tempête pour estimer que ceux qui, à ce moment-là, ont la charge d'un avion, comme un commandant a la charge d'un navire, et qui, par leurs gestes, par leur intelligence, par leurs connaissances, dirigent cet avion au travers des difficultés et des périls méritent bien ce titre et que, de surcroît, cela leur laisse le prestige qu'ils ont acquis.

Je m'excuse de répondre directement à M. Laffargue: il y a peu ou il n'y a pas de photographe à bord des avions de ligne. Je pense que vous avez plutôt visé l'exception que la généralité. Je pense que, dans la généralité des cas, ces hommes qui, selon l'antique formule, sont « maîtres à bord après Dieu », justifient ce titre. Je demande, au contraire, à la sagesse de l'Assemblée, de le leur laisser.

M. André Morice, *ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.* Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je me prononce devant cette Assemblée pour le retour au texte gouvernemental, par conséquent pour l'adoption de l'amendement de M. le sénateur Laffargue, et les raisons sont les suivantes.

Bien entendu, le Gouvernement s'associe pleinement — il l'a fait devant l'Assemblée nationale et il le fait devant le Sénat — aux déclarations faites ici par M. le rapporteur et par M. le président de la commission des moyens de communication et l'hommage rendu au personnel navigant qui le mérite pleinement.

Mais, dans un domaine comme celui de l'aviation, nous sommes obligés de raisonner sur le plan international puisque l'aviation, par définition même, est appelée à relier les continents. Nous sommes donc obligés de tenir compte de cette situation et l'O. A. C. I., qui est l'organe international de l'aviation civile, a pris sur ce point une position très formelle: il a banni de ses textes le terme « officier » et le terme « ingénieur ». Au surplus — et ici je reprends l'argumentation de M. le président — il est d'usage que certains navigants portent le titre d'officiers. Or qu'est-ce que l'usage? C'est le règlement des compagnies. Par conséquent, nous acceptons volontiers, nous recommandons même aux compagnies de vouloir bien généraliser ce vocable pour ceux auxquels il peut être appliqué sans discussion, ceux qui exercent leur profession sur les lignes avec de grosses responsabilités. Nous ne pouvons pas, dans ce domaine, sortir des limites d'une réglementation internationale, faute de quoi nous nous exposerions à de grandes difficultés.

Au surplus, comme l'a signalé notre collègue M. Laffargue, on irait à une véritable inflation des titres, quoique l'exemple du photographe que l'on a choisi représente un cas limité par rapport à l'ensemble du personnel navigant, il n'en est pas moins vrai que, demain, le photographe occasionnel portera le titre d'officier et que le conducteur d'hélicoptère portera aussi le titre d'officier. En conséquence, je demande, sans qu'il soit porté atteinte aux mérites professionnels de nos équipages, qu'on veuille bien adapter la législation française à la réglementation internationale.

Mme le président. Quel est l'avis de la commission saisie pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Pour les mêmes raisons, la commission de la défense nationale donne son accord à l'amendement déposé par M. Laffargue.

Mme le président. Personne ne demande plus la parole?...

Je mets aux voix l'amendement, accepté par le Gouvernement et la commission de la défense nationale.

(*L'amendement est adopté.*)

Mme le président. Personne ne demande plus la parole sur l'article 4 ainsi modifié?...

Je le mets aux voix.

(*L'article 4, ainsi modifié, est adopté.*)

Mme le président. « Art. 5. — Nul ne peut faire partie du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile des sections A, B, C et du personnel permanent de la section D s'il n'est inscrit sur le registre spécial correspondant à sa catégorie (art. 2) et à sa section (art. 1er).

« Toutefois, le personnel de la section D recruté pour une durée inférieure à six mois n'est pas inscrit sur le registre. » — (*Adopté.*)

« Art. 6. — Pour être initialement inscrit sur un des registres, le candidat doit satisfaire aux conditions suivantes:

1° Etre de nationalité française ou ressortissant des pays d'outre-mer;

2° Etre titulaire des brevets (sections A, B et C) ou du certificat de sécurité et sauvetage (section D) ainsi que, suivant le cas, des licences en état de validité correspondant au registre considéré;

3° N'avoir encouru aucune condamnation à l'emprisonnement ou à une peine plus grave soit pour crime, soit pour délit contre la probité ou les bonnes mœurs.

« Un décret contresigné par le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, le secrétaire d'Etat à l'air et le secrétaire d'Etat à la marine, après avis du conseil du personnel navigant de l'aéronautique civile prévu à l'article 10, fixera:

a) Les règles applicables à l'établissement et à la tenue de ces registres;

b) Les conditions dans lesquelles les modifications d'inscription, le refus d'inscription, la suspension, la radiation et la réinscription peuvent être prononcés ainsi que les conditions dans lesquelles les intéressés devront justifier de leur inscription au registre. » — (*Adopté.*)

« Art. 7. — Les personnes qui n'ont pas la nationalité française ou la qualité de ressortissant des pays d'outre-mer et qui sont admises à exercer une activité professionnelle dans la métropole ou les pays d'outre-mer, peuvent être autorisées à exercer, temporairement, les activités réservées par l'article 1er au personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile.

« Cette autorisation fait l'objet, dans chaque cas particulier, d'une décision prise dans le cadre des lois et règlements relatifs au contrôle du séjour et de l'emploi par:

« — Le secrétaire d'Etat à l'air pour la catégorie « Essais et réceptions »;

« — Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, pour les catégories « Transport aérien » et « Travail aérien ».

« A titre exceptionnel, leur inscription sur les registres du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile peut, dans chaque cas particulier, être autorisée par arrêté contresigné:

« — Par le ministre des affaires étrangères, le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et le secrétaire d'Etat à l'air pour la catégorie « Essais et réceptions »;

« — Par le ministre des affaires étrangères et le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, pour les catégories « Transport aérien » et « Travail aérien ». — (*Adopté.*) »

« Art. 8. — Les titres désignés sous le nom de « brevets » et « certificats » sanctionnent un ensemble de connaissances générales théoriques et pratiques. Ils sont délivrés après examen et sont définitivement acquis à leurs titulaires.

« Les titres désignés sous le nom de « licences » sanctionnent l'aptitude et le droit pour les titulaires de brevets, de remplir les fonctions correspondantes, sous réserve des qualifications prévues à l'article suivant. Les licences ne sont valables que pour une période limitée; elles sont renouvelables par vérifications périodiques des diverses aptitudes requises.

« La liste des brevets, licences et certificats, les conditions requises pour leur obtention, le régime, les programmes et règlements ds examens y afférents, ainsi que les modalités d'exemption pour l'obtention des brevets de certaines épreuves théoriques en faveur des candidats possesseurs de certains titres français ou étrangers sanctionnant des connaissances au moins égales à celles qui seront exigées pour ces épreuves, sont fixés, après avis du conseil du personnel navigant, défini à l'article 10, par arrêté conjoint du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et des secrétaires d'Etat à l'air et à la marine.

« En aucun cas, les bénéficiaires des exemptions ci-dessus ne pourront être exemptés de l'examen pratique.

« L'équivalence avec des titres délivrés par des Etats étrangers ne pourra être accordée qu'en application d'accords réciproques. »

M. le rapporteur. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. J'estime devoir expliquer pourquoi la commission a modifié certains articles. A la fin de l'article 8, elle a ajouté les mots: « L'équivalence avec des titres délivrés par des Etats étrangers ne pourra être accordée qu'en application d'accords réciproques ».

C'est une demande qui a semblé à la commission assez logique de la part du personnel navigant. Si des avions d'une nation quelconque peuvent avoir des pilotes ou du personnel étranger, il est logique que ceux-là soient inclus dans des accords réciproques avec les puissances intéressées.

M. le ministre. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je suis au regret de ne pas me trouver d'accord avec M. le rapporteur qui propose d'ajouter *in fine* au texte voté par l'Assemblée nationale une disposition qui tend à subordonner l'équivalence accordée avec des titres délivrés par des Etats étrangers à la conclusion d'accords de réciprocité.

Je voudrais faire valoir devant cette assemblée que cette disposition non seulement n'est pas nécessaire, mais pourrait être gênante. En effet, le texte ainsi établi ouvre à l'administration française une faculté qu'elle demeure entièrement libre d'utiliser ou non. En introduisant la notion d'accord de réciprocité, deux hypothèses peuvent se présenter. Si un accord de réciprocité a été conclu avec un autre pays, l'administration liée par cet accord ne pourra pas refuser l'équivalence et, dans le cas où aucun accord de réciprocité n'aurait pas été conclu, en supposant que l'Etat intéressé refuse de signer un semblable accord, l'administration française serait empêchée de délivrer aux ressortissants de cet Etat les équivalences qu'elle estimerait souhaitables.

Je demande à M. le rapporteur, qui connaît parfaitement ces questions, de mesurer l'inconvénient majeur qui résulterait de l'adoption par cette assemblée de la modification qu'il propose. Au lieu de simplifier, cela compliquerait. C'est pourquoi je lui demande, comme je le demande à l'assemblée, de bien vouloir revenir au texte primitif.

M. le rapporteur. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Je reconnais que le raisonnement de M. le ministre des travaux publics est un raisonnement qui est, non seulement juste, mais assez fort, parce que, si nous devons un jour ou l'autre nous acheminer en particulier vers une création de l'Europe, il est en effet certain que nous pourrions être extrêmement gênés, dans l'attribution d'un certain nombre de certificats ou de licences, par la nécessité de ces accords réciproques. Par conséquent, personnellement, je n'insiste pas sur la modification que nous avions proposée.

Mme le président. La commission abandonne donc le dernier alinéa ?

M. le rapporteur. Oui, madame le président.

Mme le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 8, ainsi modifié.

(*L'article 8, ainsi modifié, est adopté.*)

Mme le président. « Art. 9. — L'exercice des fonctions correspondant aux différentes licences est subordonné à la possession par le titulaire de qualifications professionnelles spéciales, eu égard à l'aéronef, à l'équipement ou aux conditions de vols considérés.

« La définition des qualifications professionnelles spéciales, leurs conditions d'obtention et de renouvellement, les programmes et règlements des examens correspondants sont fixés, après avis du conseil du personnel navigant, par arrêté conjoint du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et des secrétaires d'Etat à l'air et à la marine. » — (*Adopté.*)

« Art. 10. — Il est créé un conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile, chargé:

1° De présenter aux ministres intéressés, toutes propositions utiles relatives aux programmes d'instruction, d'examen, d'entraînement et de contrôle correspondant aux brevets, licences et qualifications du personnel visés aux articles 8 et 9;

2° De dégager les enseignements que comporte, pour l'exercice de la profession, l'évolution des techniques aéronautiques.

« Le conseil du personnel navigant comprend: pour un tiers des représentants de l'administration, pour un tiers des représentants des exploitants, et pour un tiers des représentants du personnel navigant.

« Il est présidé par un représentant du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme pris parmi ses membres. En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante.

« La composition et le fonctionnement de ce conseil sont fixés par arrêté conjoint du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, et du secrétaire d'Etat à l'air. » — (*Adopté.*)

TITRE II

De l'équipage et du commandant de bord.

« Art. 11. — L' « équipage » est constitué par l'ensemble des personnes embarquées pour le service de l'aéronef en vol. Il est placé sous les ordres d'un commandant de bord. » — (*Adopté.*)

« Art. 12. — La composition de l'équipage est déterminée d'après le type de l'aéronef, les caractéristiques et la durée de la mission à effectuer et la nature des opérations auxquelles l'aéronef est affecté.

« Cet équipage est déterminé en conformité avec les règlements en vigueur:

« Dans la catégorie « essais et réceptions », par le service public chargé des opérations ou l'entreprise, en accord avec le commandant de bord;

« Dans les catégories « transport aérien » et « travail aérien » par l'exploitant.

« La liste nominative de l'équipage est dressée avant chaque vol, conformément aux règlements en vigueur. » — (*Adopté.*)

« Art. 13. — Les fonctions de commandant de bord sont exercées par un pilote.

« Le commandant de bord figure en premier sur la liste de l'équipage.

« En cas de décès ou d'empêchement du commandant de bord, le commandement de l'aéronef est assuré, de plein droit, jusqu'au lieu de l'atterrissage, suivant l'ordre fixé par cette liste. » — (*Adopté.*)

« Art. 14. — Le commandant de bord est responsable de l'exécution de la mission. Dans les limites définies par les règlements et par les instructions des autorités compétentes et de l'exploitant, il choisit l'itinéraire, l'altitude de vol et détermine la répartition du chargement de l'aéronef.

Il peut différer ou suspendre le départ et, en cours de vol, changer éventuellement de destination chaque fois qu'il l'estime indispensable au point de vue sécurité et sous réserve d'en rendre compte en fournissant les motifs de sa décision. » — (*Adopté.*)

« Art. 15. — Le commandant de bord a autorité sur toutes les personnes embarquées. Il a la faculté de débarquer toute personne parmi l'équipage ou les passagers ou toute partie du chargement qui peut présenter un danger pour la sécurité, la salubrité ou le bon ordre à bord de l'aéronef. En vol, il peut, s'il l'estime nécessaire, larguer tout ou partie du chargement en marchandise ou en combustible, sous réserve d'en rendre compte à l'exploitant.

« Il assure le commandement de l'aéronef pendant toute la durée de la mission. » — (*Adopté.*)

« Art. 16. — Le commandant de bord est consignataire de l'appareil et responsable du chargement. En cas de difficultés dans l'exécution de son mandat, il doit demander des instructions à l'exploitant. S'il lui est impossible de recevoir des instructions précises, il a le droit, sans mandat spécial:

« *a*) D'engager les dépenses nécessaires à l'accomplissement de la mission entreprise;

« *b*) De faire exécuter les réparations nécessaires pour permettre à l'aéronef de continuer sa mission dans un délai rapproché;

« *c*) De prendre toutes dispositions et d'effectuer toutes dépenses pour assurer la sécurité des personnes embarquées et la sauvegarde du fret;

« *d*) D'engager du personnel supplémentaire pour l'achèvement de la mission et de le congédier;

« *e*) D'emprunter les sommes indispensables pour permettre l'exécution des mesures visées aux paragraphes précédents. » — (*Adopté.*)

TITRE III

Dispositions communes aux diverses catégories de personnel.

CHAPITRE Ier

Des contrats individuels de travail.

« Art. 17. — L'engagement d'un membre du personnel navigant professionnel donne obligatoirement lieu à l'établissement d'un contrat de travail écrit:

« Ce contrat précise en particulier:

« 1° Le salaire minimum mensuel garanti;

« 2° L'indemnité de licenciement qui sera allouée, sauf en cas de faute grave, au personnel licencié sans droit à pension à jouissance immédiate. Cette indemnité sera calculée pour les sections A, B et C, sur la base d'un mois de salaire mensuel minimum garanti par année de service dans l'entreprise, et, pour la section D, sur la base d'un demi-mois par année de service, sans que l'exploitant soit tenu de dépasser le total de 12 mois pour les sections A, B et C et de 6 mois pour la section D;

« 3° Les conditions dans lesquelles le contrat est résilié en cas de maladie, invalidité ou disparition;

« 4° Le lieu de destination final et le moment à partir duquel la mission est réputée accomplie si le contrat est conclu pour une mission déterminée;

« 5° Si le contrat prévoit l'expatriement du navigant:

« La durée de séjour hors de la métropole et de l'Afrique du Nord qui ne pourra pas excéder trois années consécutives, sauf accord entre les deux parties;

« L'indemnité de séjour;

« — Les congés accordés en fin de séjour et les conditions de rapatriement. En cas de licenciement, les intéressés auront droit, sauf demande de leur part, à être rapatriés avant l'expiration du préavis et aux frais de l'employeur;

6° Le délai de préavis à observer en cas de résiliation du contrat par l'une ou l'autre des parties et qui sera au minimum de trois mois, sauf en cas de faute grave. Pendant le délai de préavis, le travail aérien mensuel demandé aux navigants doit rester égal à la moyenne de celui demandé pendant la même période aux membres du personnel navigant de l'entreprise considérée.

« Pour le personnel de la catégorie D, la durée du délai de préavis est égale au minimum à un mois et demi, sauf en cas de faute grave.

« L'employeur peut cependant ne pas utiliser le navigant en période de délai-préavis, mais, dans ce cas, il doit lui verser immédiatement, et en une seule fois, une indemnité calculée pour la durée minimum du préavis sur la base du salaire global mensuel moyen de la dernière année d'activité normale.

« Sauf s'il s'agit d'assurer un service public, les navigants et le personnel complémentaire de bord ne pourront être astreints à un travail aérien, en zone d'hostilités civiles et militaires que s'ils sont volontaires. Un contrat particulier fixera alors les conditions spéciales du travail et devra couvrir expressément, en dehors des risques habituels, les risques particuliers dus aux conditions d'emploi.

« L'application des dispositions du présent article ne concerne que les rapports de l'employeur et du salarié. Elle ne met pas obstacle à l'exercice par les autorités publiques du droit de réquisition prévu par les lois en vigueur. » — (*Adopté.*)

« Art. 18. — Le contrat de travail à durée déterminée, et dont le terme survient au cours d'une mission, est prorogé jusqu'à l'achèvement de la mission.

« Le contrat de travail à durée indéterminée, résilié au cours d'une mission, prend fin à l'expiration du délai de préavis qui commence à courir du jour de l'achèvement de la mission.

Tout membre du personnel navigant débarqué pour quelque cause que ce soit, en cours de mission, est rapatrié aux frais de l'exploitant jusqu'au lieu d'engagement. » — (*Adopté.*)

« Art. 19. — L'interruption de la mission, décidée par le commandant de bord, pour un motif de sécurité, ne constitue pas un cas de rupture de contrat de travail. Le commandant de bord est tenu de rendre compte à l'exploitant des circonstances qui l'ont amené à décider de l'interruption de la mission.

« Tous les frais résultant de cette interruption sont supportés par l'exploitant, y compris ceux précisés à l'article précédent. » — (*Adopté.*)

« Art. 20. — En cas d'internement, détention ou captivité d'un membre de l'équipage à l'occasion du service, et qui ne serait pas manifestement la conséquence d'un délit de droit commun, le contrat de travail est prorogé de plein droit jusqu'à la fin de l'internement, de la détention ou de la captivité.

« Sauf convention contraire, l'exploitant verse mensuellement aux ayants droit ou, à leur défaut, à la personne désignée par l'intéressé, les trois cinquièmes du salaire global mensuel moyen des douze mois précédents.

« Dès sa libération, l'intéressé est invité à présenter un rapport sur les causes et les circonstances des mesures dont il a été l'objet.

« S'il apparaît que celles-ci n'ont pas été motivées par une faute grave de sa part, le solde de son salaire lui est versé sans délai, ainsi que le montant de ses frais éventuels de logement et de subsistance au cours de la période considérée.

« Dans le cas contraire, et après avis du conseil de discipline ou jugement suivant les cas, s'il est établi que les circonstances de l'internement, la détention ou la captivité sont dues à une faute grave de l'intéressé, ce dernier n'aura pas droit au versement du solde de son salaire, sans préjudice des sanctions éventuelles, lesquelles pourront comporter le remboursement des sommes perçues en application du présent article. » — (*Adopté.*)

« Art. 21. — Aucun membre du personnel navigant de l'aéronautique civile n'est tenu de remplir des fonctions autres que celles qui ont été spécifiées dans son contrat de travail, sauf en vol sur l'ordre du commandant de bord.

« Toutefois, lorsque les moyens techniques sont insuffisants, l'équipage participe à terre aux opérations de dépannage et de remise en état des aéronefs.

« Dans le but d'améliorer et de perfectionner leur connaissance professionnelle, les membres du personnel navigant pourront être appelés à suivre, à terre, les stages d'instruction qui seront jugés nécessaires par les chefs d'entreprises ou les autorités administratives. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Le premier alinéa de l'articel 21, tel qu'il est issu des délibérations de l'Assemblée nationale, était ainsi rédigé:

« Aucun membre du personnel navigant de l'aéronautique civile n'est tenu d'assurer un service autre que celui pour lequel il est engagé, sauf en vol sur l'ordre du commandant de bord. »

Notre commission a pensé que cette notion « d'assurer un service » était beaucoup trop étroite pour être incluse dans le statut du personnel navigant et qu'elle devait être remplacée par la formule: « remplir des fonctions autres que celles qui ont été spécifiées dans son contrat de travail ». Ce qui veut dire qu'un personnel est effectivement chargé de « remplir des fonctions » et non pas « d'assurer un service ».

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. J'accepte la nouvelle rédaction proposée par la commission.

Mme le président. Personne ne demande plus la parole sur l'article 21 ?...

Je le mets aux voix.

(*L'article 21 est adopté.*)

Mme le président. « Art. 22. — Outre les biens qui, aux termes du code de procédure civile ou des lois spéciales, ne peuvent faire l'objet de saisies ou de mises en gage, ne pourront être ni saisis ni mis en gage, pour quelque cause que ce soit, l'équipement, les instruments et autres objets appartenant aux membres du personnel navigant et affectés à l'exercice de leur profession.

« Les sommes dues aux intéressés pour frais médicaux ou pharmaceutiques, frais de logement et de subsistance et frais de rapatriement au lieu d'engagement sont incessibles et insaisissables. » — (*Adopté.*)

CHAPITRE II

De l'incapacité temporaire et permanente.
De la retraite et du décès.

« Art. 23. — En cas d'incapacité de travail résultant de blessures ou de maladies non imputables au service d'un membre du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile en cours d'exécution de son contrat, l'exploitant est tenu de lui assurer jusqu'à la reprise de ses fonctions de navigant ou jusqu'à décision du conseil médical de l'aéronautique civile, ou, le cas échéant, jusqu'à la date de l'entrée en jouissance de la retraite:

— Son salaire mensuel garanti pendant le mois au cours duquel est survenue l'incapacité, et pendant les trois mois suivants;

— La moitié de ce salaire pendant les trois mois suivant cette première période. » — (*Adopté.*)

« Art. 24. — En cas d'incapacité de travail résultant d'un accident du travail ou d'une maladie imputable au service et reconnue comme telle par le conseil médical de l'aéronautique

civile, l'intéressé a droit à percevoir jusqu'à la reprise de ses fonctions de navigant ou jusqu'à guérison ou consolidation au sens de la législation sur les accidents du travail, ou, le cas échéant, jusqu'à la date de l'entrée en jouissance de sa retraite :

— Son salaire global mensuel moyen perçu au cours des 12 mois d'activité normale précédant l'accident ou la maladie, pendant le mois au cours duquel est survenue l'incapacité et les trois mois suivants ;

— Son salaire mensuel garanti pendant toute la durée excédant éventuellement cette première période. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. L'article 24 a été l'objet de discussions fort difficiles. En effet, le texte, issu de l'Assemblée nationale, accordait au personnel de l'aviation civile, en cas d'incapacité de travail résultant d'un accident du travail ou d'une maladie imputable au service, son salaire mensuel garanti pendant les six premiers mois et la moitié de ce salaire pendant les six mois suivant l'incapacité.

Il était précisé que cet article ne ferait pas échec aux accords plus avantageux qui auraient été ou pourraient être conclus entre les exploitants et leur personnel.

Nous avons pensé qu'il y avait intérêt à remplacer cet article par ce qui est simplement le règlement d'Air France, c'est-à-dire que, en cas d'incapacité de travail résultant d'un accident du travail ou d'une maladie imputable au service, et reconnue comme telle par la commission médicale de l'aéronautique civile, le personnel recevrait non pas pendant six mois le salaire mensuel garanti, mais pendant trois mois seulement un salaire, d'ailleurs beaucoup plus important, qui est le salaire global mensuel moyen perçu au cours des douze mois d'activité normale précédant l'accident. Cette modification semble très importante ; en réalité, ce qui a dicté le choix de votre commission, c'est la comparaison avec l'article 23 ; autrement dit dans cet article 23, en cas d'accident non imputable au service, c'est le salaire mensuel *garanti* qui est payé pendant trois mois ; au cas contraire, où la maladie ou l'accident est imputable au service, c'est pendant les mêmes trois mois, non le salaire mensuel garanti, mais le salaire global moyen qui est payé. Autrement dit, la commission a considéré que pendant les trois mois qui suivaient l'accident, le train de vie de l'intéressé ne serait pas modifié, mais que, après ces trois mois, on arrivait à une période pendant laquelle ce serait seulement la moitié de ce salaire qui serait versée.

Voilà quelle a été l'opinion de la commission, qui a donné lieu à la rédaction du nouvel article 24.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je demande la permission d'appeler l'attention du Sénat sur cet article, qui est important, car la modification qui est demandée par la commission est très sensible par rapport au texte de l'Assemblée nationale et risque d'aggraver singulièrement les charges de certaines compagnies.

Le texte élaboré par la commission est la reprise pure et simple de la réglementation actuellement en vigueur à Air France, et les différences portent essentiellement, avec le texte précédent, sur les points suivants. D'abord, sur le mode de calcul de l'indemnité. Dans le texte de l'Assemblée nationale, c'est le salaire minimum mensuel garanti. Dans le texte de M. le rapporteur, c'est le salaire global mensuel moyen perçu au cours des douze mois précédents. Ensuite, sur le montant de l'indemnité. Dans le texte gouvernemental, on accorde six mois de plein salaire minimum et six mois de demi-salaire minimum. Dans le texte de M. le rapporteur, on accorde la totalité du salaire global mensuel pendant le mois au cours duquel s'est produit l'arrêt de travail et les trois mois suivants, et le demi salaire global, sans limite de durée, jusqu'à la reprise du travail.

Sans doute, le troisième alinéa du texte de l'Assemblée nationale revient-il à consacrer pour Air France la réglementation qu'elle applique actuellement. Donc, on doit constater qu'en ce qui concerne la compagnie nationale aucune différence n'existera en cas d'application de l'une ou l'autre des deux rédactions. Mais il convient d'observer qu'Air France n'est pas la seule compagnie intéressée et qu'il n'est pas exclu que le régime appliqué par d'autres compagnies soit moins favorable que le sien. Les dispositions de l'article 24 sont destinées à constituer un minimum et la formule de M. le rapporteur reviendrait à relever très sensiblement ce minimum. Il est en conséquence préférable d'envisager, comme dans le texte de l'Assemblée nationale, des bases d'indemnités moins élevées et d'inscrire une clause reconnaissant les avantages acquis, plutôt que de supprimer cette clause et de relever les bases de cette indemnité jusqu'au niveau atteint à Air France.

Je vous demande, mesdames et messieurs les sénateurs, de mesurer combien la modification proposée serait grave pour la situation des entreprises de transport autres qu'Air France. Au lieu de s'aligner sur un minimum, elles devraient appliquer immédiatement le maximum qu'accorde actuellement Air France.

Je demande donc le retour au texte adopté par l'Assemblée nationale, étant bien entendu — et ceci figure dans le dernier alinéa — que les avantages acquis dans telle ou telle compagnie sont maintenus puisque le dernier alinéa de cet article le déclare expressément.

Mme le président. Monsieur le rapporteur, la commission maintient-elle son texte.

M. le rapporteur. Il m'est extrêmement difficile de ne pas maintenir un texte pour lequel la commission m'a demandé, comme rapporteur, de le défendre. Par conséquent, je crois plus logique, dans une telle assemblée, quand un rapporteur a reçu le mandat formel de défendre un article, que ce soit l'Assemblée elle-même qui soit juge, reconnaissant d'ailleurs que les arguments de M. le ministre des transports et des travaux publics sont des arguments très forts.

M. le président de la commission. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. le président de la commission. Mes chers collègues, je suis désolé d'être, une fois encore, en contradiction avec M. le ministre. Je connais son éloquence et son habilité redoutables, mais cependant je vais essayer d'apporter un argument auquel vous ne pouvez pas rester insensibles.

Il s'agit, certes, d'un avantage supplémentaire qui n'est pas tellement exorbitant puisque, déjà, Air France l'a accordé à ses pilotes, mais, d'un autre côté, il lève une certaine hypocrisie que nous apportons dans bien des rapports humains à l'heure actuelle. Dans un cas, on dit : « salaire mensuel garanti », dans l'autre cas « salaire global mensuel ». Pour ceux d'entre nous qui ne suivent pas ces affaires avec beaucoup d'attention, il semble que les deux termes soient identiques. En réalité, ils sont très différents. Le « salaire global » d'un pilote est beaucoup plus élevé que le « salaire mensuel » et s'il a ce salaire c'est que, vraiment, il remplit certaines fonctions. Il suffit de voir combien ce peuple, qui a été à la tête de l'aviation, ne se précipite guère dans les avions, peut-être parce qu'il a une certaine crainte de monter dans ce nouveau moyen de locomotion, pour se dire que ceux qui, tous les jours, sans arrêt, assurent en même temps qu'un service difficile la sécurité de leurs passagers, méritent bien, à la suite d'un accident de travail, c'est-à-dire d'un accident survenu au cours de l'exercice de ce métier dont je viens de rappeler les difficultés, dans l'accomplissement de ce devoir, de ne pas subir brutalement une chute de situation qui est extrêmement douloureuse pour eux, et qu'un grand pays comme le nôtre ne saurait tolérer.

M. le ministre. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je peux apparaître, évidemment, comme étant de mauvaise grâce en insistant, d'autant que je me plais à reconnaître que je suis le plus souvent d'accord avec M. le président Aubert sur les problèmes essentiels.

Mais, en l'espèce, les intérêts en cause sont tout de même infiniment trop importants. Je demande simplement à cette assemblée de mesurer les conséquences de sa décision si on devait, immédiatement, accorder, dans toutes les compagnies aériennes, quelles qu'elles soient, ce maximum qu'accorde actuellement la compagnie Air France. Je vous demande simplement de mesurer dans quelle situation, automatiquement, demain, vont être mises les compagnies privées qui, elles, ne pourraient peut-être pas supporter dans les mêmes conditions des charges aussi lourdes. Alors qu'on nous accuse — je l'ai entendu dans les différents budgets qui ont été discutés — de favoriser le monopole d'Air France, je crois au contraire qu'agir ainsi serait nuire à l'activité normale des compagnies privées que nous voulons maintenir.

Je veux simplement ajouter un argument supplémentaire, reprenant ce que je disais tout à l'heure : Ces indemnités qui sont accordées par Air France à une personnel de grande valeur auquel je me plais de rendre hommage en toute occasion, sont des indemnités qui correspondent à la situation et à la qualité technique de ce personnel. Je serais tout à fait opposé à la modification de l'état de fait en ce qui concerne cette compagnie, dont les hommes font quotidiennement leurs preuves ; mais le texte de l'Assemblée nationale maintient ces avantages. Je demande simplement qu'on n'oblige pas automatiquement toutes les compagnies à s'aligner sur la situation existant à Air France.

Au surplus, j'ai fait ressortir dans mon exposé que l'indemnité prévue dans le texte de la commission était sans limite de durée, ce qui risque de conduire certaines compagnies, qui

ne pourront pas supporter ces charges, à s'orienter vers des licenciements de personnel, conséquence encore infiniment plus grave pour les intéressés.

C'est pour ces raisons que, confiant dans la sagesse du Conseil de la République, je lui demande de revenir au texte de l'Assemblée nationale.

Mme le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je consulte le Conseil sur la prise en considération du texte de l'Assemblée nationale, demandée par le Gouvernement.

(La prise en considération est adoptée.)

Mme le président. Le texte pris en considération est renvoyé à la commission. Celle-ci est-elle en mesure de présenter tout de suite ses conclusions ou préfère-t-elle que l'article soit réservé ?

M. le président de la commission. La commission, en ma personne, regrette le vote qui vient d'être émis. Je vous assure, en effet, que si certains avantages ont été accordés par Air France, ils ne sont pas exorbitants et se justifient par les difficultés et le danger de cette profession.

Quoi qu'il en soit, je n'ai pas la prétention de faire revenir le Conseil sur le vote qui a été émis, conformément au désir de M. le ministre. La commission l'accepte et ne demande pas à délibérer de nouveau.

Mme le président. Le nouveau texte proposé par la commission pour l'article 24 est donc le suivant :

« En cas d'incapacité de travail résultant d'un accident du travail ou d'une maladie imputable au service et reconnue comme telle par le conseil médical de l'aéronautique civile, l'intéressé a droit à percevoir, jusqu'à la reprise de ses fonctions de navigant ou jusqu'à décision dudit conseil médical de l'aéronautique civile ou, le cas échéant, jusqu'à la date de l'entrée en jouissance de sa retraite :

« Son salaire mensuel garanti pendant les six premiers mois d'incapacité ;

« La moitié de ce salaire pendant les six mois suivant l'incapacité.

« Le présent article ne peut faire échec aux accords plus avantageux qui ont été ou pourraient être conclus entre les exploitants et leur personnel ».

Je mets ce texte aux voix.

(L'article 24, ainsi rédigé, est adopté.)

Mme le président. « Art. 25. — Dans les cas d'incapacité prévus à l'article 24, les frais médicaux, pharmaceutiques et d'hospitalisation normaux sont supportés par l'exploitant, là où ils ne sont pas pris en charge par la sécurité sociale. »

Par amendement (n° 5), M. Dutoit propose de reprendre, pour cet article, le texte adopté par l'Assemblée nationale et ainsi conçu :

« Dans les cas d'incapacité prévus à l'article 24, les frais médicaux, pharmaceutiques et d'hospitalisation normaux sont supportés par l'exploitant dans la mesure où ils ne sont pas pris en charge par la sécurité sociale ».

La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. Par cet amendement, nous demandons le retour au texte de l'Assemblée nationale, qui est beaucoup plus favorable au personnel. Les motifs qui ont fait agir les auteurs de la modification et qui consistent à vouloir garantir l'exploitant contre les abus en matière d'hospitalisation, ne résistent pas, à mon avis, à l'examen de l'article. Il est dit, dans le texte de l'Assemblée nationale : « Dans les cas d'incapacité prévus à l'article 24, les frais médicaux pharmaceutiques et d'hospitalisation normaux sont supportés par l'exploitant dans la mesure où ils ne sont pas pris en charge par la sécurité sociale. » Dans ces conditions, nous ne voyons pas la nécessité de modifier cet article pour combattre des abus, puisqu'il s'agit du remboursement de frais normaux. Par contre, nous considérons que la modification de l'article peut porter atteinte à certains droits acquis par le personnel navigant. C'est pourquoi nous vous proposons la reprise du texte de l'Assemblée nationale.

Mme le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. Mes chers collègues, si nous avons mis le mot « là » à la place des mots « dans la mesure », c'est pour la signification profonde suivante. J'ai été amené moi-même, comme représentant titulaire français à une réunion internationale de la commission des transports du bureau international du travail l'année dernière, à constater que dans certains pays, par manque d'accord réciproque en matière de sécurité sociale, le personnel navigant pouvait ne pas être couvert et qu'on ne savait pas qui devrait payer les frais d'hospitalisation.

Par conséquent, nous sommes d'accord pour demander que les exploitants supportent les frais d'hospitalisation, frais pharmaceutiques et médicaux, dans tous les lieux où, par manque d'accord de réciprocité en matière de sécurité sociale, on ne saurait pas qui doit payer ; il est logique dans ce cas-là que l'exploitant paye.

Mais, au contraire, s'il s'agit de demander à l'exploitant un supplément en sus de ce à quoi a droit l'intéressé, nous ne sommes plus d'accord et c'est pourquoi la commission maintient sa proposition de mettre les mots « là où... » au lieu de « dans la mesure où ».

Mme le président. La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. Je me range aux raisons que vient d'exposer M. le rapporteur et je propose la modification suivante : « ... dans la mesure et là où ils ne sont pas pris en charge par la sécurité sociale ». De cette façon je crois que M. le rapporteur a satisfaction et que là où les frais ne sont pas pris en charge par la sécurité sociale, le texte permettrait cette prise en charge. Mais en même temps je suis persuadé que certains droits acquis par le personnel seraient garantis par ce texte.

Mme le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. J'en reviens à la proposition de la commission, c'est-à-dire à la substitution des mots « là où » aux mots « dans la mesure où ». C'est l'absence d'accord de réciprocité en matière de sécurité sociale qui peut amener les exploitants à payer des frais qui ne sont pas normalement à leur charge.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre. Le Gouvernement se rallie au texte de la commission.

M. Dutoit. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. Je crois que l'esprit de mon texte donne satisfaction au Gouvernement et à la commission, du fait qu'il s'agit de remboursements normaux, c'est-à-dire qu'il ne peut s'agir de remboursements abusifs en matière d'hospitalisation.

C'est pourquoi je maintiens l'amendement présenté par le groupe communiste.

Mme le président. Quelqu'un demande-t-il la parole ?...

Je mets l'amendement aux voix.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. Quelqu'un demande-t-il la parole sur l'article 25 ?...

Je le mets aux voix dans le texte de la commission.

(L'article 25 est adopté.)

Mme le président. « Art. 26. — Les prestations en espèces et indemnités versées en vertu de la législation sur la sécurité sociale, à l'exclusion des prestations familiales, viendront en déduction des indemnités dues par l'exploitant au titre des articles 23 et 24 de la présente loi. » — *(Adopté.)*

« Art. 27. — Ne donnent lieu à aucune prestation au titre des articles 23 et 24, les maladies, blessures ou infirmités résultant d'une faute intentionnelle de l'intéressé. » — *(Adopté.)*

« Art. 28. — Lorsqu'un accident aérien survenu en service ou lorsqu'une maladie imputable au service et reconnue comme telle par le conseil médical de l'aéronautique civile ont entraîné le décès ou une incapacité permanente totale au sens de la législation relative à la réparation des accidents du travail, une indemnité en capital sera versée par la caisse de retraites créée en application de l'article 4 de la loi n° 51-482 du 27 avril 1951, à l'intéressé ou à ses ayants droit.

« Un règlement d'administration publique fixera les limites inférieure et supérieure entre lesquelles le conseil d'administration de la caisse établira le barème des sommes qui sont dues en application de l'alinéa ci-dessus. Il établira également les majorations pour charges de famille qui pourraient s'y ajouter. » — *(Adopté.)*

« Art. 29. — Si l'incapacité résultant des causes prévues à l'article précédent entraîne seulement l'inaptitude permanente à exercer la profession de navigant, la caisse de retraites verse à l'intéressé une somme en capital calculée en appliquant à l'indemnité qui lui serait due en cas d'incapacité permanente totale, un pourcentage égal au taux de son incapacité ; toutefois, cette somme ne pourra être inférieure à 50 p. 100 de celle qui lui serait attribuée dans le cas d'incapacité totale. » — *(Adopté.)*

« Art. 31. — Les personnels de l'armée de l'air et de l'aéronavale titulaires d'un brevet du personnel navigant militaire, qui quittent l'armée avant d'avoir accompli quinze années de services militaires effectifs afin de poursuivre leur carrière

comme membres du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile, peuvent faire prendre en compte leurs services militaires pour le calcul de la pension servie au titre du régime complémentaire institué par l'article 4 de la loi n° 51-482 du 27 avril 1951, s'ils remplissent par ailleurs les conditions prévues pour l'ouverture du droit à pension dans ledit régime. Leurs ayants droit éventuels bénéficient de cet avantage dans les mêmes conditions.

« Les services militaires pris en compte dans la liquidation des pensions militaires concédées au titre de l'article 11 du code des pensions civiles et militaires de retraites, ne sont en aucun cas pris en compte dans le régime complémentaire de retraite du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Mesdames, messieurs, cet article 31 a été un de ceux qui ont donné le plus de difficultés à votre commission. En effet, il est sorti, des débats de l'Assemblée nationale, un article 31 qui était assez curieux et dont je vais vous expliquer le fonctionnement.

Les mesures prévues à l'article 31 sont fort graves: elles ont en effet pour but de pousser les jeunes navigants qui font leur service dans l'armée ou dans la marine, c'est-à-dire le personnel navigant appartenant à l'armée de l'air ou à l'aéro-navale, à quitter leur service pour entrer dans l'aviation civile comme navigants professionnels, avant d'avoir quinze ans de service, minimum requis pour une retraite proportionnelle.

Il est important, pour l'aviation civile professionnelle, d'avoir des pilotes et des navigants aussi jeunes que possible. Il faut donc les pousser à ne pas attendre quinze ans pour entrer dans l'aviation civile.

En même temps, nous savons que cela ne peut nuire à la défense nationale par le fait qu'elle aura tous les pilotes de réserve qu'il lui faudra; on a, au contraire, un intérêt majeur à ce qu'ils commencent aussi jeunes que possible ce service de navigants professionnels civils qui est fort différent du service militaire.

Par conséquent, pour les pousser à s'en aller plus tôt, l'Assemblée nationale a décidé une dérogation permanente aux articles 11 et 14 du code des pensions, qui donnerait droit à une pension aux militaires de l'aviation militaire et de l'aéronavale qui entreraient dans l'aviation civile, et ce sans spécifier au bout de combien de temps de service. Vous voyez à quel point une pareille dérogation est contraire à tous les usages en matière de pension. Il n'est pas possible de maintenir une telle décision.

Mais le but cherché, qui est de pousser les pilotes militaires ou de l'aéro-navale à entrer tôt dans l'aviation civile, doit être obtenu sans qu'ils soient gênés, handicapés par rapport à ceux qui attendent d'avoir quinze ans de service pour s'en aller. Il faut donc faire compter leur temps de service pour leur droit à la retraite future comme personnel navigant de l'aviation civile, dont la loi du 27 avril 1951 a créé la caisse de retraite en imposant un régime complémentaire.

Dans ces conditions, plusieurs formules s'offrent. L'une consiste à ce que ce soient les budgets d'où dépendent ces militaires de l'armée de l'air ou de la marine qui versent à la caisse de retraites par un virement les annuités correspondant au service militaire. Une seconde formule, qui semble la meilleure, consiste à faire prendre en charge par la caisse de retraites de l'aviation civile les annuités correspondant à la durée de service de ses navigants dans leur service militaire.

On peut répondre — c'est, d'ailleurs, ce que m'ont répondu certaines personnalités de l'aviation civile — que c'est imposer une charge lourde à la caisse de retraites du personnel de l'aviation civile que de l'obliger à compter les annuités du personnel pour le temps où il était militaire.

Il est logique, cependant, que cette caisse de retraites prenne en charge les années de service de ces jeunes gens. Demander une cotisation supplémentaire, pour l'équilibre de cette caisse, au personnel navigant de l'aéronautique civile, n'est pas un gros sacrifice si l'on n'oublie pas que c'est dans l'armée et la marine que ces jeunes gens auront fait effectivement leur apprentissage de l'aviation. Comme on considère que ce premier apprentissage coûte 10 à 15 millions par personne, on peut dire que le sacrifice demandé à l'armée ou à la marine, qui a formé des pilotes pour une telle somme, est tel qu'il est logique que ce soit, en suite, leur profession de l'aviation civile qui prenne en charge les années pendant lesquelles ils ont appris leur métier.

Dans ces conditions, nous avons rédigé un nouvel article 31, en accord avec les pouvoirs publics, qui spécifie, contrairement à l'article 31 de la loi votée par l'Assemblée nationale, que les personnels de l'armée ou de l'aéro-navale qui quittent l'armée avant d'avoir accompli quinze ans de services pour poursuivre leur carrière comme membres du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile peuvent faire prendre en compte leurs services militaires pour le calcul de la pension servie au titre du régime complémentaire de l'aviation civile.

Il est évident, par contre, qu'ils n'acquièrent ce droit à pension que conformément au règlement des pensions du régime de retraite complémentaire de l'aviation civile, que ce n'est par conséquent pas le fait que leurs années de service seront prises en compte qui changera les règles pour l'âge de leur retraite. Il ne s'agit donc pas d'un versement. Il s'agit simplement de faire prendre en compte par la caisse de retraites du personnel de l'aviation civile les années de service militaire inférieures à quinze ans, étant bien entendu que s'ils partent après quinze ans, ayant droit à une retraite proportionnelle, ces années ne comptent plus pour leur retraite civile.

Voilà ce que veut dire l'article 31. Je demande instamment au Conseil de l'adopter, pensant que l'Assemblée nationale, estimant notre texte plus conforme que le sien à la législation existante en matière de pension et, en même temps, plus conforme à l'intérêt même du personnel civil de l'aéronautique, voudra bien l'adopter aussi.

M. le rapporteur pour avis. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. La commission de la défense nationale se rallierait, bien volontiers, à la nouvelle rédaction de l'article 31; mais, auparavant, elle désirerait que M. le ministre des travaux publics précise que la prise en charge par la caisse de retraites du personnel civil sera obligatoire et qu'en aucun cas elle ne pourra se soustraire à cette obligation. Sous ces réserves, la commission de la défense nationale donne un avis favorable.

M. le ministre. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je réponds favorablement à la demande de M. le rapporteur pour avis. Je pense même que ceci figure dans le texte. Par conséquent, il me paraît avoir satisfaction.

Je ne puis que remercier la commission des moyens de communication du travail sérieux qu'elle a fourni pour la rédaction de ce texte. J'exprime le désir de voir le Sénat adopter cette modification et, sur ce point, je demande un scrutin.

Mme le président. Personne ne demande plus la parole sur l'article 31 ?...

Je le mets aux voix.

Je suis saisie d'une demande de scrutin présentée par le Gouvernement.

Le scrutin est ouvert.

(Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.)

Mme le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre de votants	313
Majorité absolue	157
Pour l'adoption	313

Le Conseil de la République a adopté.

Mme le président. « Art. 32. — L'entrée en jouissance de la pension militaire proportionnelle acquise en application de l'article 1er du code des pensions civiles et militaires est, pour les militaires qui s'inscriront au registre de l'aéronautique civile postérieurement à la promulgation de la présente loi, différée jusqu'à l'entrée en jouissance de la pension qu'ils peuvent acquérir en application de l'article 4 de la loi n° 51-482 du 27 avril 1951, ou jusqu'à leur radiation définitive du registre, pour quelque cause que cette radiation intervienne. » — *(Adopté.)*

« Art. 33. — Avant la réalisation de la condition d'âge fixée à l'article 4 de la loi de finances n° 51-482 du 27 avril 1951, les membres du personnel navigant de l'aéronautique civile cessant leur activité postérieurement à leur quarante-cinquième anniversaire, après vingt-cinq années au moins de services valables pour les retraites visées aux articles précédents, pourront obtenir la liquidation d'une pension anticipée. » — *(Adopté.)*

« Art. 34. — Un règlement d'administration publique déterminera les modalités d'application des articles 31, 32 et 33 ci-dessus et fixera les conditions dans lesquelles les membres du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile, en exercice au moment de la promulgation de la présente loi, pourront:

« a) Faire valider leurs services militaires accomplis au delà de la durée légale pour la liquidation de leur pension versée en application de l'article 4 de la loi n° 51-482 du 27 avril 1951;

b) Obtenir une retraite proportionnelle à l'âge prévu par ce régime de retraites, à partir de dix années de services accomplis comme navigants professionnels de l'aéronautique civile. » — (*Adopté.*)

« Art. 35. — Les entreprises seront tenues de prendre toutes dispositions permettant, compte tenu des aptitudes requises, de réserver certains emplois aux membres du personnel navigant atteints, avant l'âge fixé pour la retraite, d'une incapacité résultant de leurs services et les rendant inaptes au travail en vol. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. L'article 35 nécessitait une modification de forme; en effet, tel qu'il était issu des délibérations de l'Assemblée nationale, il disait ceci: « il sera inséré dans le cahier des charges des entreprises, ainsi que dans les conventions collectives passées entre les entreprises et leur personnel navigant, des dispositions, etc. ».

Comme il n'existe pas de conventions collectives, puisque précisément ce statut remplace les conventions collectives pour les professionnels de l'aviation civile et commerciale, nous proposons simplement de mettre, au lieu et place des deux premières lignes: « Les entreprises seront tenues de prendre toutes dispositions... ». Le reste de l'article restant sans changement.

Mme le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 35.

(*L'article 35 est adopté.*)

CHAPITRE III

Des litiges entre l'employeur et le personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile.

Mme le président. « Art. 36. — Les litiges opposant l'exploitant et le commandant de bord à l'occasion des actes accomplis par ce dernier dans les conditions de l'article 16, sont de la compétence du tribunal de commerce dans la métropole et des tribunaux ordinairement compétents dans les pays d'outre-mer. » — (*Adopté.*)

« Art. 37. — L'article 1er de la loi du 14 janvier 1933, modifié par les lois des 19 mars 1936 et 3 juillet 1947, est modifié comme suit:

entre:

« ... par les capitaines de la marine marchande réunissant dix ans de navigation effectuée en qualité d'officiers depuis l'obtention de leur brevet dûment constatés par les services de l'inscription maritime,... »

et:

« ... par les administrateurs délégués, par les directeurs... »

intercaler:

« ... par les pilotes de l'aéronautique civile qui totalisent cinq ans de navigation ou de pratique professionnelle dont au moins trois ans dans les fonctions de commandant de bord dans l'aéronautique civile, ». — (*Adopté.*)

CHAPITRE IV

De l'enquête et du conseil de discipline de l'aéronautique civile.

« Art. 38. — Le commandant de bord est tenu d'établir un rapport circonstancié dans les quarante-huit heures suivant tout accident ou incident pouvant avoir des conséquences graves survenant soit au sol, soit en vol, ou toute infraction aux règlements de la circulation aérienne.

« Ce rapport, établi en trois exemplaires, est adressé:

« Aux représentants qualifiés de l'aéronautique civile ou du secrétariat d'Etat aux forces armées (air) suivant que le commandant de bord appartient aux catégories « transport aérien » ou « travail aérien » ou à la catégorie « essais et réceptions »;

« A la direction de l'entreprise intéressée;

« Au conseil du personnel navigant. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Notre commission a constaté que l'Assemblée nationale avait disjoint l'article 38, pour cette simple considération qu'il était inutile, puisque ce qu'il disait allait de soi. Nous pensons que ce qui va de soi est encore mieux dit qu'oublié et comme, d'autre part, c'est d'après le texte de cet article 38 que sont rédigés les articles suivants, nous proposons purement et simplement de remettre à sa place l'article 38 tel qu'il figurait dans le rapport fait au nom de la commission des moyens de communication, par M. Le Sénéchal, devant l'Assemblée nationale.

Mme le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 38.

(*L'article 38 est adopté.*)

Mme le président. « Art. 39. — Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme ou, s'il s'agit des « essais et réceptions », le secrétaire d'Etat à l'air, fait procéder à toutes investigations et enquêtes en vue de rechercher et de constater les causes des accidents ou incidents. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. L'article 39 a été modifié. En effet, le texte qui nous est arrivé de l'Assemblée nationale spécifiait: « Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme ou, s'il s'agit des « essais et réceptions », le secrétaire d'Etat à l'air, fait procéder à toutes investigations et enquêtes en vue de rechercher et de constater les causes matérielles ou les fautes professionnelles et d'établir les responsabilités ».

Nous avons estimé qu'il est contraire à toute règle juridique de charger une simple commission d'enquête administrative d'établir les responsabilités et nous avons rédigé le texte suivant: « ... en vue de rechercher et de constater les causes des accidents ou incidents ».

Autrement dit, nous pensons que le rôle d'une commission d'enquête est de rechercher des causes et qu'il n'est pas d'établir les responsabilités, l'établissement de ces responsabilités étant de l'ordre judiciaire et non pas de l'ordre administratif.

Je demande à l'Assemblée de vouloir bien adopter la rédaction de l'article 39 telle qu'elle figure dans le rapport de votre commission.

Mme le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 39.

(*L'article 39 est adopté.*)

Mme le président. « Art. 39 *bis*. — Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme ou le secrétaire d'Etat à l'air peut instituer une commission d'enquête dont la composition est fixée par arrêté et qui comprend obligatoirement un commandant de bord en activité.

« Cette commission d'enquête entend obligatoirement les représentants des entreprises intéressées ainsi que le personnel navigant mis en cause, ou ses représentants.

« Les rapports d'enquête sont adressés aux magistrats sur leur demande et, sur décision du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et du secrétaire d'Etat à l'air, aux Etats étrangers ayant participé à l'enquête, aux départements ministériels, aux compagnies exploitantes, aux aéroclubs, aux propriétaires de l'aéronef intéressés à l'accident et au *Journal officiel* pour publication. »

Par amendement (n° 2) M. Maroselli, au nom de la commission de la défense nationale, propose au troisième alinéa, première ligne, de remplacer les mots: « les rapports d'enquête », par les mots: « les rapports techniques d'enquête ».

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Dans le dernier alinéa de l'article 39 *bis*, la commission demande que les rapports d'enquête soient adressés aux magistrats. Nous avons pensé qu'il était bon de préciser « les rapports techniques ».

En effet, il y a deux parties dans un rapport d'enquête. La première partie concerne l'exposé technique, la deuxième partie donne un avis relatif aux présomptions de fautes. Seule la première partie devrait être communiquée aux magistrats chargés de l'enquête. C'est pourquoi nous avons demandé que soit ajouté le mot « techniques » aux mots « rapports d'enquête ».

J'ai longuement discuté de cette question avec M. le rapporteur de la commission des transports. Nous sommes tombés d'accord pour demander à M. le ministre des travaux publics d'arbitrer notre différend. Nous nous rallierons, M. le rapporteur et moi, à l'opinion de M. le ministre des transports.

M. le rapporteur. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. La vraie raison pour laquelle nous avons demandé de maintenir les mots « les rapports d'enquête » sans ajouter le mot « techniques », c'est parce que ce que vient de nous demander M. le rapporteur pour avis de la commission de la défense nationale impliquerait que le rapport d'enquête établi par la commission du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme ou du secrétariat d'Etat à l'air aurait deux parties, une partie technique et une partie qui risque de mettre en cause le personnel.

Je considère autrement la question, c'est-à-dire que vous aurez un rapport d'enquête qui, conformément à la mission dévolue par l'article 39, constatera les causes de l'accident ou incident. Ce rapport d'enquête sera un. Dans ces causes, il peut y avoir des causes techniques et des causes dues au personnel et je crois qu'il serait impossible à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, si son collègue

de la justice lui demandait communication du dossier de la commission d'enquête, pour pouvoir ensuite s'en saisir, de scinder ce rapport en deux parties.

Je vais plus loin; je considère que, si l'on veut défendre par cette voie le personnel en disant: il ne faut pas soumettre à une autorité judiciaire ce qu'on a pu relever quant aux fautes possibles du personnel, c'est extrêmement grave et cela peut, très souvent, se retourner contre ce personnel, si la commission a constaté qu'il n'y avait pas eu faute dudit personnel.

Par conséquent, je souhaite que la totalité du rapport d'enquête, tel qu'il est prévu par l'article 39, soit adressé par M. le ministre des travaux publics à son collègue de la justice et je ne souhaite pas que l'on fasse une distinction dans les causes qui auront été décelées par la commission d'enquête, ce qui séparerait l'élément technique de l'élément humain.

Ceux qui ont l'expérience de l'aviation savent qu'entre le facteur technique et le facteur humain les liens sont tels, sur les appareils, et aussi les responsabilités, qu'il est souvent difficile de séparer ces deux causes.

M. le ministre. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Dans ce domaine, comme dans beaucoup d'autres, la vérité est une et lorsque nous établissons les rapports d'enquête, nous devons signaler les véritables causes de l'accident, d'où quelles viennent. J'ajoute que c'est la politique que nous avons déjà suivie depuis un certain nombre de mois, puisque au fur et à mesure que les rapports d'enquête sont établis, nous les publions au *Journal officiel*, pensant ainsi servir, non seulement la cause de la vérité — ce qui est nécessaire dans tous les cas — mais aussi apporter un certain nombre de leçons et d'enseignements qui peuvent nous permettre d'éviter, par la suite, d'autres accidents.

Dans ces conditions, c'est au texte pur et simple de la commission que je me rallie.

M. le rapporteur pour avis. Je retire mon amendement.

Mme le président. L'amendement est retiré.

M. le ministre. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Sur cet article 39 *bis*, j'ai une autre observation grave à faire, car je ne suis pas d'accord avec le texte présenté par la commission.

Au premier alinéa, le rapporteur propose d'insérer une disposition qui fasse obligation de désigner un commandant de bord en activité dans la commission d'enquête. *A priori*, bien entendu, nous avons confiance dans nos commandants de bord et dans le corps des contrôleurs en vol — nouvel organisme qui se trouvera créé par le vote du budget et qui permettra précisément d'avoir, directement rattachés au ministère, des navigants d'expérience capables non seulement de tirer les leçons des accidents, mais encore de les prévenir dans la mesure du possible par des visites constantes et inopinées dans toutes les compagnies — dans le corps des contrôleurs en vol ainsi créé, nous ferons appel, bien entendu, à des commandants de bord.

Mais telle qu'elle est rédigée, la disposition introduite par la commission a un caractère restrictif, puisqu'elle ne vise qu'un commandant de bord en activité alors qu'il pourrait être nécessaire de faire appel à d'autres catégories de personnels techniques. Pourquoi dire « commandant de bord » alors que je peux être amené à faire intervenir toute une série de personnels de différentes catégories ?

D'autre part, l'adoption de ce texte consacrerait un déséquilibre au sein de la commission d'enquête, puisque obligation ne serait pas faite de désigner un représentant des compagnies. J'aurais immédiatement un débat difficile avec les compagnies qui me diraient: Vous désignez un de nos commandants de bord et bien que l'accident nous intéresse aussi au premier chef, vous ne désignez pas un représentant de la compagnie!

Enfin, autre argument, la commission d'enquête doit fonctionner comme un tribunal et je crains les réactions légitimes de la justice, si j'avais l'obligation de désigner dans cette commission, des exploitants ou des navigants comme tels. Elle ne manquerait pas de faire des réserves sur la valeur des conclusions de la commission. Par conséquent, je demande de ne pas faire une commission trop importante quant au nombre, nous obligeant à prendre des représentants de toutes les activités, mais, au contraire, de n'en faire figurer aucun pour nous laisser le soin, le jour venu, de faire appel aux représentants des catégories qui nous seraient les plus utiles pour la poursuite de l'enquête.

C'est pour ces raisons que je demande au Sénat de bien vouloir revenir au texte voté par l'Assemblée nationale.

Mme le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La question que vient d'évoquer M. le ministre a fait l'objet d'une longue discussion avec les représentants du personnel navigant et en commission.

L'argument donné par M. le ministre, qu'une commission d'enquête ne devait pas comprendre, en son sein, des représentants des exploitants et du personnel navigant en cause, est fondé indiscutablement sur un principe rigoureux. La justice n'acceptera pas de considérer comme impartial le rapport d'une commission d'enquête où seraient juges et parties les intéressés eux-mêmes. Ils seront d'ailleurs, aux termes mêmes du texte proposé — deuxième alinéa — « obligatoirement » entendus par la commission.

Ce que la commission a voulu dire — et c'est sans doute là qu'une modification est possible — c'est que la commission d'enquête, dont la composition sera déterminée par arrêté du ministre, ne devait pas comprendre uniquement les représentants d'un personnel — fort compétent certes— qui a perdu depuis quelques années, depuis dix ou quinze ans, tout contact pratique avec le rôle de commandant de bord.

La commission demande donc à M. le ministre d'inclure dans la commission d'enquête des navigants qui, au moment même où a lieu l'accident, connaissent exactement les conditions d'utilisation des appareils en service pour les avoir commandés en vol.

Voilà l'esprit dans lequel la commission a examiné cet article. Si une rédaction conciliant notre désir de faire composer la commission d'enquête de gens compétents — comme les commandants de bord en fonction — et le désir de M. le ministre de ne pas faire participer directement le personnel et l'exploitant à la commission d'enquête elle-même, peut être trouvée, nous pourrions alors rapidement aboutir à un texte satisfaisant pour tous.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre. J'ai entendu l'appel de M. le rapporteur. D'abord, quant au deuxième alinéa, il a déjà satisfaction puisqu'il y est dit:

« Cette commission d'enquête entend obligatoirement les représentants des entreprises intéressées ainsi que le personnel navigant mis en cause, ou ses représentants. »

Cette disposition va de soi: comment faire une enquête sérieuse, sans entendre ceux qui, sur le point considéré, peuvent apporter le maximum de renseignements ?

Quant à une rédaction du premier alinéa mieux adaptée à l'objet et à la mission de la commission d'enquête, je suis tout disposé à me rallier au texte qu'on voudra bien me soumettre en ce sens.

M. le président de la commission. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. le président de la commission. Mes chers collègues, plusieurs fois déjà vous avez bien voulu donner raison à M. le ministre des travaux publics, mais je pense que sur ce point vous devez me suivre.

Je ne suis pas du tout convaincu par les arguments de M. le ministre. Ce disant, je crois exprimer le sentiment de la quasi-unanimité de la commission.

Dire que la commission d'enquête comprend obligatoirement un commandant de bord en activité n'est pas limitatif. C'est le ministre lui-même qui le choisit. Par conséquent, cette personnalité ne peut lui être imposée, qui lui paraîtrait ne pas devoir porter un jugement ou donner son avis avec toutes les garanties d'impartialité. Encore me sera-t-il permis de dire que ce serait faire injure au personnel que de penser qu'un de ses membres pourrait songer à couvrir un camarade fautif, en cas de faute du pilote accidenté.

C'est donc se priver d'une compétence que de se limiter au commandant de bord en activité. On s'endort à terre, je puis le dire, comme ancien pilote. Je suis persuadé que le fait de nommer tout simplement un nouveau représentant de l'administration — grand Dieu! il y en aura assez dans la commission d'enquête — ne fera guère avancer les choses. Le fait de se contenter de n'écouter le pilote qu'à titre de témoin n'est pas suffisant; il doit participer à la commission d'enquête. Il faut absolument y inclure tous ceux qui vivent les difficultés journalières de la navigation aérienne. Nous sommes convaincus que certains accidents douloureux — il est inutile d'en rappeler longuement le souvenir, ici la discrétion s'impose — nous sommes convaincus, dis-je, parmi ceux de nos collègues qui, comme moi, ont vécu dans l'aviation, quelle que soit

notre place dans cet hémicycle, que ces accidents douloureux auraient pu être évités si, dans les commissions d'enquête, avaient siégé des gens qui vivent tous les jours le métier dangereux de la navigation aérienne.

M. le ministre. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je voudrais donner satisfaction à M. le président de la commission, d'autant plus que la tenue de ces débats a été véritablement excellente en tous points et nous a permis, dans les conditions les meilleures, de discuter un texte qui, après avoir été sensiblement amélioré dans sa présentation par le Sénat, va nous conduire vers une solution définitive.

Je voudrais suivre M. le président de la commission sur le terrain où il a placé le problème et parler aussi de notre volonté à tous d'éviter, dans toute la mesure du possible, les accidents graves que notre aviation, comme toutes les aviations, peut déplorer.

Depuis mon arrivée dans ce ministère, j'ai tenu à lire tous les rapports d'accidents qui sont survenus depuis cinq ans. Je les ai tous lus dans le détail pour bien me pénétrer des moyens qui pourraient être mis en œuvre afin d'éviter leur répétition.

C'est précisément après avoir lu tous ces rapports, après avoir constaté que certains enseignements qui en découlaient n'avaient pas été retenus, c'est parce que j'ai vu, à certains intervalles, la répétition d'accidents semblables entraînant des résultats très graves, car on n'avait pas pris toutes les mesures enseignées par l'expérience, que j'ai pris la décision de créer ce corps nouveau de contrôleurs en vol.

Vous savez bien, mesdames et messieurs les sénateurs, que lorsqu'il s'agit de créer un corps nouveau, dans la situation financière où nous nous trouvons, les difficultés sont grandes. J'ai réussi, grâce à la compréhension de mes collègues des finances, à organiser ce corps, qui est constitué uniquement de navigants, navigants qui sont tous commandants de bord, qui sont tous dans la catégorie C 9, et constituent par conséquent un personnel de très haute qualité.

On doit bien comprendre que notre souci est d'associer les commandants de bord aux enquêtes sur accidents et surtout à leur prévention. Bien que les arguments que j'ai invoqués me paraissent suffisants — si nous appelons dans cette commission les commandants de bord, il n'y a aucune espèce de raison pour en exclure tous les autres techniciens — j'accepterai volontiers, afin d'être agréable à la commission des moyens de communication et à son président, que soit modifié légèrement l'article 39, en son premier alinéa *in fine*, en substituant aux mots « et qui comprend obligatoirement un commandant de bord en activité », ce membre de phrase : « et qui s'assure obligatoirement le concours d'un contrôleur en vol ».

Ainsi les contrôleurs de vol participeraient à l'enquête. De cette façon nous aurions donné une consécration supplémentaire à ce corps de contrôleurs en vol dont le rôle essentiel répond au vœu exprimé par M. le président de la commission des moyens de communication.

M. le président de la commission. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. le président de la commission. Je présenterai une simple observation : les contrôleurs en vol étaient des pilotes en activité. Ils ne le sont plus obligatoirement et c'est là toute la différence ; si je voulais conclure par un seul mot je dirai : le langage de ceux qui ont choisi la chevalerie de l'air est rude, comprenez-le.

M. le ministre. Je vous répondrai d'un mot : je compte les choisir parmi le personnel en activité.

Mme le président. Monsieur le président de la commission, acceptez-vous le texte suggéré par le Gouvernement ?

M. le président de la commission. Ne pourrait-on pas indiquer plutôt : « et qui comprend obligatoirement un contrôleur en vol » ?

M. le rapporteur. Cela revient au même !

M. le ministre. La commission ne comprendra pas qu'un seul contrôleur en vol. Quand une enquête de ce genre sera faite, c'est le corps des contrôleurs qui y participera. Il est évident qu'ils ne seront pas tous en même temps à la disposition de la commission, car certains pourront se trouver à Rio-de-Janeiro ou à New-York pour enquête.

M. le rapporteur. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. M. le ministre nous donne l'assurance de prendre les contrôleurs en vol dans le personnel navigant en activité. Cela correspond exactement au désir de la commission.

Ce que nous avons craint, je le répète, c'est que la commission d'enquête soit composée de gens ayant navigué il y a vingt ans, qui s'étaient peut-être alors héroïquement comporté, mais dont le commandement n'avait rien de commun avec le commandement des avions actuels.

Forte de votre assurance, monsieur le ministre, la commission se rallie à la modification proposée, si nous sommes certains que les contrôleurs en vol seront pris dans le personnel navigant en activité, et, la faisant sienne, propose au conseil de l'adopter.

M. le ministre. Je vous donne volontiers cette assurance.

Mme le président. Le premier alinéa de l'article 39 *bis* serait donc ainsi rédigé :

« Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme ou le secrétaire d'Etat à l'air peut instituer une commission d'enquête dont la composition est fixée par arrêté et qui comprend obligatoirement un contrôleur en vol. »

Le Gouvernement accepte-t-il cette rédaction ?

M. le ministre. Oui, madame le président.

Mme le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'alinéa 1er ainsi rédigé.

(*Ce texte est adopté.*)

Mme le président. Les deuxième et troisième alinéas ne sont pas contestés.

Je les mets aux voix.

(*Ces alinéas sont adoptés.*)

Mme le président. Je mets aux voix l'ensemble de l'article 39 *bis* ainsi modifié.

(*L'article* 39 bis, *ainsi modifié, est adopté.*)

Mme le président. « Art. 39 *ter* (nouveau). — Il est créé un conseil de discipline des personnels navigants professionnels de l'aéronautique civile, chargé de proposer au ministre compétent l'application des sanctions prévues à l'article 45 à l'égard des membres du personnel navigant de l'aéronautique civile reconnus coupables de fautes dans l'exercice de la profession. » — (*Adopté.*)

« Art. 39 *quater* (nouveau). — Le conseil de discipline de l'aéronautique civile est divisé en trois sections : essais et réceptions, transport aérien et travail aérien.

« Il est présidé par un représentant du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

« Il comprend pour un tiers des représentants de l'administration, pour un tiers des représentants des exploitants, et pour un tiers des représentants du personnel navigant de la catégorie intéressée. En cas de partage égal des voix, la voix du président est prépondérante.

« La composition et le fonctionnement du conseil de discipline de l'aéronautique civile sont fixés par décret portant règlement d'administration publique pris sur le rapport du secrétaire d'Etat à l'air, et contresigné par le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, pour les essais et réceptions, et sur le rapport du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, pour le transport aérien et le travail aérien. »

Personne ne demande la parole sur le premier alinéa ?

Je le mets aux voix.

(*Ce texte est adopté.*)

Mme le président. Par amendement (n° 3) M. Maroselli, au nom de la commission de la défense nationale, propose de compléter comme suit le deuxième alinéa : « ou par un représentant du secrétariat d'Etat à l'air dans le cas d'essais ou réceptions ».

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Je pense que M. le ministre ne verra pas d'inconvénient à accepter cette adjonction, qui s'impose d'elle-même.

M. le ministre. Le Gouvernement s'y rallie bien volontiers.

M. Plazanet. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Plazanet.

M. Plazanet. Je crois que nous avons joué sur les mots. A propos de la composition de la commission d'enquête. Notre commission avait demandé la présence d'un commandant de

bord, et pour une raison bien simple, parce que ce dernier appartient à un personnel en activité qui donne toute satisfaction.

Mme le président. Je vous fais observer, monsieur Plazanet, que votre intervention s'applique à un article précédent, déjà voté, l'article 39 *bis*.

M. Plazanet. Je vous prie, madame le président, de bien vouloir m'excuser, mais j'avais demandé la parole sur cet article, précisément.

Mme le président. Vous ne l'avez pas demandée à haute voix et l'on n'a pas vu votre geste.

M. Plazanet. En tout cas je tenais à dire qu'il serait juste, pour la composition de la commission d'enquête sur les accidents, de s'en tenir à la désignation d'un commandant de bord.

Mme le président. Personne ne demande plus la parole ?...
Je mets aux voix l'amendement de M. Maroselli, accepté par le Gouvernement et par la commission.
(*L'amendement est adopté.*)

Mme le président. Je mets aux voix le deuxième alinéa ainsi complété.
(*Le deuxième alinéa, ainsi complété, est adopté.*)

Mme le président. Sur les 3e et 4e alinéas, personne ne demande la parole ?...
Je les mets aux voix.
(*Ces alinéas sont adoptés.*)

Mme le président. Il n'y a pas d'autre observation ?...
Je mets aux voix l'ensemble de l'article 39 *quater* nouveau ainsi complété.
(*L'article* 39 quater *nouveau, ainsi complété, est adopté.*)

Mme le président. « Art. 40. — Quand la commission d'enquête prévue à l'article 39 *bis* conclut à une faute professionnelle, un double du dossier est adressé directement au conseil de discipline de l'aéronautique civile. » (*Adopté.*)

Mme le président. L'Assemblée nationale avait adopté un article 40 *bis*, dont votre commission propose la suppression.
Il n'y a pas d'opposition ?...
(*L'article* 40 bis *est supprimé.*)

Mme le président. L'Assemblée nationale avait adopté un article 41, dont votre commission propose la suppression.
Il n'y a pas d'opposition ?...
(*L'article* 41 *est supprimé.*)

Mme le président. L'Assemblée nationale avait adopté un article 42 dont votre commission propose la suppression.
Il n'y a pas d'opposition ?...
(*L'article* 42 *est supprimé.*)

Mme le président. L'Assemblée nationale avait adopté un article 43 dont notre commission propose la suppression.
Il n'y a pas d'opposition ?...
(*L'article* 43 *est supprimé.*)

Mme le président. « Art. 44. — L'intéressé peut récuser les membres du conseil dans les conditions prévues par les articles 378 et suivants du code de procédure civile. » (*Adopté.*)

« Art. 45. — Les sanctions disciplinaires relevant de la compétence du conseil de discipline sont :

« Le retrait temporaire avec ou sans sursis d'un ou plusieurs certificats ou licences ;

« Le retrait définitif d'un ou plusieurs certificats ou licences ;

« La radiation du registre prévu à l'article 6. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Mesdames, messieurs, à l'article 45, la modification demandée par votre commission par rapport au texte de l'Assemblée nationale est la suivante. Le texte de l'article 45 issu de l'Assemblée nationale prévoit, comme sanctions disciplinaires relevant de la compétence du conseil de discipline, le retrait temporaire ou définitif d'une ou plusieurs licences et la radiation du registre. Nous avons pensé qu'il y avait une sanction intermédiaire à appliquer, qui serait le retrait temporaire avec sursis.

Le nouveau texte serait donc le suivant : « Le retrait temporaire, avec ou sans sursis, d'un ou plusieurs certificats ou licences. »

Nous avons introduit cette notion de sursis dans le retrait temporaire des licences, parce qu'il y a des infractions trop graves pour ne pas donner lieu immédiatement à une sanction ; nous croyons qu'il faut donner à ces navigants la possibilité de continuer à naviguer si cette simple erreur ne doit pas se reproduire, tandis qu'au contraire le sursis doit tomber automatiquement après une seconde pénalité. Je demande donc au Conseil de vouloir bien nous suivre dans cette voie.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre. Je me rallie très volontiers à cette suggestion.

Mme le président. Personne ne demande plus la parole ?...
Je mets aux voix l'article 45, dans le texte de la commission.
(*L'article* 45 *est adopté.*)

Mme le président. « Art. 46. — En cas de présomption grave au sujet de la responsabilité du commandant de bord, ou d'un membre de l'équipage, et en attendant les conclusions du conseil de discipline, le ministre peut suspendre l'intéressé de ses fonctions pour une durée qui, en aucun cas, n'excèdera deux mois.

« L'intéressé bénéficie, pendant la durée de la suspension, de son salaire minimum garanti. »

Par amendement (n° 4), M. Maroselli, au nom de la commission de la défense nationale, propose, au premier alinéa, 3e ligne, après le mot : « ministre », d'ajouter le mot « compétent ».
(Le reste sans changement.)

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre. Le Gouvernement accepte l'amendement.

M. le rapporteur. Il est inutile de dire que ce mot « compétent » ne signifie pas que nous risquions d'avoir un jour ou l'autre des ministres incompétents. (*Rires.*) Il s'agit simplement de préciser que la compétence de plusieurs ministres peut s'exercer en matière d'accident.

M. le ministre. C'est bien ce que nous avions compris. (*Sourires.*)

Mme le président. Personne ne demande plus la parole ?...
Je mets l'amendement aux voix.
(*L'amendement est adopté.*)

Mme le président. Je mets aux voix l'article 46, ainsi complété.
(*L'article* 46, *ainsi complété, est adopté.*)

CHAPITRE V

Dispositions diverses.

Mme le président. « Art. 47. — Les décrets prévus par la présente loi, ainsi que toutes autres modalités d'application nécessaires, devront intervenir dans un délai maximum de six mois après la promulgation de la présente loi. » — (*Adopté.*)

« Art. 48. — Sera puni d'une amende de 40.000 francs à 240.000 francs et d'un emprisonnement de dix jours à un mois, ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui aura exercé un des emplois correspondant aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile, en contravention avec les dispositions de la présente loi.

« Sera puni de la même peine le responsable de toute entreprise qui aura confié un de ces emplois à une personne ne remplissant pas les conditions exigées par la présente loi.

« En outre, sera puni d'une amende de 24.000 à 100.000 francs, tout employeur qui aura contrevenu à la loi du 21 juin 1936 relative à la durée du travail et au décret pris pour son application et relative au personnel navigant.

« Toute infraction à la réglementation relative à la durée du travail du personnel navigant entraîne le retrait de la licence du contrevenant qui est prononcé par le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme en ce qui concerne le personnel des catégories « Transport aérien » et « Travail aérien », et par le secrétaire d'Etat à l'air en ce qui concerne le personnel de la catégorie « Essais et réceptions », pour une durée qui ne pourra être inférieure à quinze jours, ni supérieure à deux mois. » — (*Adopté.*)

L'Assemblée nationale avait voté un article 48 *bis*, dont votre commission propose la suppression.

Il n'y a pas d'opposition ?...

L'article 48 *bis* est supprimé.

« Art. 49. — La cotisation dont le personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile est redevable à la caisse de retraite instituée en application de l'article 4 de la loi n° 51-482 du 27 avril 1951 est précomptée sur la rémunération perçue lors de chaque paye par les intéressés. Ceux-ci ne peuvent s'opposer à ce prélèvement.

« Le montant des cotisations précomptées et des cotisations à la charge de l'exploitant doit être versé par ce dernier à la caisse de retraite dans les délais fixés par le conseil d'administration de la caisse.

« Les versements qui ne sont pas effectués dans le délai ci-dessus prévu sont passibles d'une majoration de retard dont le taux est égal à celui en vigueur dans le régime général de la sécurité sociale.

« Le payement des cotisations est garanti pendant un an, à dater de leur exigibilité, par un privilège sur les biens meubles et immeubles de l'exploitant, lequel privilège prend rang concurremment avec celui des gens de service et celui des ouvriers établis respectivement par l'article 2101 du code civil et l'article 549 du code de commerce.

« L'exploitant qui a retenu, par devers lui, indûment la contribution ouvrière précomptée sur le salaire, en application de la présente loi, est passible des peines prévues aux articles 406 et 408 du code pénal. » — (*Adopté.*)

« Art. 50. — Sont abrogées toutes dispositions contraires à celles de la présente loi, et notamment les lois des 25 mars 1936, 22 février 1941, 11 août 1943, ainsi que les dispositions de l'article 5 de la loi du 30 mars 1928 en ce qui concerne le personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile.

« Un décret fixera les conditions dans lesquelles les biens dont dispose actuellement le « Fonds de prévoyance de l'aéronautique civile » seront dévolus, en ce qui concerne le personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile, à la caisse de retraite du personnel navigant. » — (*Adopté.*)

« Art. 51. — Un arrêté interministériel fixera les éléments de rémunération du personnel navigant de l'aéronautique civile qui devront être pris en considération pour la détermination du salaire mensuel minimum garanti et du salaire global mensuel moyen prévus par la présente loi. » — (*Adopté.*)

« Art. 52. — Les dispositions de la présente loi et de l'article 4 de la loi n° 51-482 du 27 avril 1951 sont applicables à l'Algérie, aux territoires d'outre-mer, aux territoires sous tutelle. » — (*Adopté.*)

Avant de mettre aux voix l'ensemble de l'avis sur le projet de loi, je donne la parole à M. de Geoffre, pour expliquer son vote.

M. de Geoffre. Les membres du groupe du rassemblement du peuple français voteront l'ensemble du projet qui nous est présenté pour le personnel navigant de l'aéronautique civile.

Nous espérons que M. le ministre voudra bien se faire l'écho des observations présentées par notre rapporteur, au nom de la commission. Il a bien voulu reconnaître tout à l'heure que nous avions travaillé avec beaucoup de diligence et que certaines de nos suggestions étaient très judicieuses. Nous comptons donc sur lui pour les faire triompher à l'Assemblée nationale.

Nous profiterons de cette occasion pour demander, une fois de plus, que le rôle du Conseil de la République soit accru un jour prochain et que notre Assemblée, qui a voté des textes sérieux, comme on a bien voulu le reconnaître, soit dotée d'un pouvoir législatif suffisant qui lui permette de travailler avec efficacité. (*Applaudissements.*)

Mme le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble de l'avis sur le projet de loi.

Je suis saisie d'une demande de scrutin présentée par le Gouvernement.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.*)

Mme le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre de votants	316
Majorité absolue des membres composant le Conseil de la République	160
Pour l'adoption	316

Le Conseil de la République a adopté.

Conformément à l'article 57 du règlement, acte est donné de ce que l'ensemble de l'avis a été adopté à la majorité absolue des membres composant le Conseil de la République.

— 7 —

RENVOI POUR AVIS

Mme le président. La commission de la France d'outre-mer demande que lui soit renvoyé pour avis le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1953 (Etats associés) (n° 28, année 1953), dont la commission des finances est saisie au fond.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Le renvoi, pour avis, est ordonné.

— 8 —

DEMANDE DE DISCUSSION IMMEDIATE D'AVIS SUR DES PROJETS DE LOI

Mme le président. Conformément à l'article 58 du règlement, le Gouvernement demande la discussion immédiate: 1° du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1953 (Etats associés) (n° 28, année 1953); 2° du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement et d'équipement des services militaires pour l'exercice 1953 (Etats associés. — France d'outre-mer) (n° 28, année 1953).

Il va être aussitôt procédé à l'affichage de cette demande de discussion immédiate, sur laquelle le Conseil de la République sera appelé à statuer au cours de la prochaine séance.

M. Maurice Walker. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Walker, au nom de la commission des finances.

M. Maurice Walker. La commission des finances demande au Conseil de la République de tenir une séance demain, mercredi 28 janvier, à quinze heures, pour la discussion du budget des Etats associés (dépenses civiles et dépenses militaires) et d'inscrire à l'ordre du jour de sa séance du jeudi 29 janvier la discussion du budget des anciens combattants.

Mme le président. Personne ne demande la parole ?...

Je consulte le Conseil sur les propositions de M. Walker, au nom de la commission des finances.

(*Ces propositions sont adoptées.*)

— 9 —

REPARATION DES PREJUDICES DE CARRIERE DE CERTAINS FONCTIONNAIRES

Adoption d'un avis sur une proposition de loi.

Mme le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à la réparation des préjudices de carrière subis par certains fonctionnaires (n°s 517 et 670, année 1952).

Avant d'ouvrir la discussion générale, je dois faire connaître au Conseil de la République que j'ai reçu des décrets nommant, en qualité de commissaires du Gouvernement:

Pour assister M. le président du conseil:

M. Guinot, administrateur civil à la direction de la fonction publique;

Pour assister M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil:

M. Aicardi, directeur du cabinet du secrétaire d'Etat à la présidence du conseil.

Acte est donné de ces communications.

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur de la commission de l'intérieur.

M. Soldani, *rapporteur de la commission de l'intérieur, administration générale, départementale et communale, Algérie).* Mes chers collègues, dans sa séance du 4 novembre 1952, l'Assemblée nationale a adopté, à l'unanimité, une proposition de loi tendant à la réparation des préjudices de carrière subis par certains fonctionnaires.

Cette proposition s'appliquait à l'origine à toute personne visée aux articles 1er et 7 de l'ordonnance du 29 novembre 1944, dont le préjudice de carrière n'avait été qu'imparfaitement réparé par ladite ordonnance. Un amendement présenté par M. Dronne y a ajouté les fonctionnaires qui, bien que rentrant dans la catégorie intéressée, n'avaient pas bénéficié du tout des dispositions de ladite ordonnance.

Les dispositions qui nous sont ainsi soumises paraissent justifiées.

En effet, certains fonctionnaires avaient été injustement lésés, durant l'occupation de la France par l'armée allemande, par des mesures arbitraires. L'ordonnance du 29 novembre 1944 fut édictée en vue de leur permettre d'obtenir, par une procédure rapide, la revision de leur situation administrative. Mais, dans certains cas, le dossier personnel communiqué aux requérants a présenté des erreurs et des lacunes. D'autre part, le délai accordé pour la présentation d'observations à la suite de propositions de reclassement insuffisantes n'était que de quinze jours.

Il peut être relevé, en outre, que ces fonctionnaires n'ont pas toujours été en mesure de présenter leurs observations de façon normale, d'obtenir les appréciations rectificatives ou les témoignages utiles, les chefs incriminés demeurant en fonctions dans la même circonscription à l'époque de la requête.

Enfin, les notes ou appréciations dont la réparation était prononcée ont pu être ultérieurement retenues, en fait, pour tout ou partie, au mépris du caractère total et définitif qu'aurait dû comporter la réparation.

Il paraîtrait choquant que de telles anomalies, même si elles étaient peu nombreuses, soient maintenues ou aggravées. Un simple souci de morale ou d'équité devrait permettre de requérir en faveur de ces fonctionnaires des dispositions qui soient propres à assurer sans retard la réparation des préjudices subis.

C'est pourquoi votre commission de l'intérieur vous propose d'adopter, sans modification, la proposition de loi soumise à votre examen. (*Applaudissements.*)

Mme le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion des articles de la proposition de loi.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion des articles.*)

Mme le président. Je donne lecture de l'article 1er:

« Art. 1er. — Toute personne visée par l'ordonnance du 29 novembre 1944 concernant la réintégration des magistrats, fonctionnaires et agents civils et militaires révoqués, mis à la retraite d'office, licenciés ou rétrogradés, dont le préjudice de carrière n'a pas été réparé pour quelque cause que ce soit ou qui estime qu'il n'a été réparé qu'imparfaitement ou qu'il a été par la suite aggravé, est admise à présenter un nouveau recours. »

Par amendement (n° 3), M. Roux et les membres du groupe socialiste et apparentés proposent, à la troisième ligne de cet article, entre les mots: « fonctionnaires et agents civils et militaires », et le mot: « révoqués », d'insérer les mots: « et des collectivités locales et départementales et des régies ».

La parole est à M. Roux.

M. Emile Roux. L'amendement que j'ai déposé se propose simplement de réparer ce que je crois être un oubli et de faire préciser nettement par M. le ministre que le bénéfice de la loi qui est soumise à notre appréciation sera étendu aux agents des collectivités locales et départementales et des régies qui on été révoqués.

M. Félix Gaillard, *secrétaire d'Etat à la présidence du conseil.* Le Gouvernement accepte cet amendement.

Mme le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. Je demande à notre collègue de bien vouloir retirer son amendement, l'article 1er de l'ordonnance du 29 novembre 1944 étant suffisamment précis.

M. Léo Hamon. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Léo Hamon.

M. Léo Hamon. Je voudrais savoir si l'accord de M. le secrétaire d'Etat porte bien sur l'interprétation que vient de donner M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Le texte s'applique à la fois aux agents des collectivités locales et départementales et des régies.

M. le secrétaire d'Etat. Telle est bien l'interprétation du Gouvernement.

M. Emile Roux. Dans ces conditions, j'accepte de retirer mon amendement.

Mme le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 1er.

(*L'article 1er est adopté.*)

Mme le président. « Art. 2. — L'intéressé pourra préalablement obtenir communication de son dossier et de tous documents relatifs à ses mutations ou à son avancement.

« La demande de communication devra être produite dans le mois qui suivra la publication de la présente loi.

« La communication devra être assurée dans les deux mois qui suivront cette demande.

« Le recours visé à l'article 1er devra, à peine d'irrecevabilité, être formé dans les trois mois qui suivent cette communication. » — (*Adopté.*)

« Art. 3. — Le recours sera adressé au ministre compétent, qui statuera dans les trois mois de sa réception, après avis de la commission de reclassement instituée en application de l'ordonnance précitée.

« Le ministre pourra redresser, sans procédure nouvelle ou complémentaire, et nonobstant toutes dispositions contraires, la situation administrative du requérant, jusqu'à la date de sa décision. »

Par amendement (n° 2), M. Cordier propose, au deuxième alinéa, deuxième ligne, après les mots: « et nonobstant toutes dispositions contraires », d'insérer les mots: « même passées en force de chose jugée ».

(Le reste sans changement.)

La parole est à M. Cordier.

M. Henri Cordier. Mon amendement a pour objet d'attirer l'attention sur la situation des fonctionnaires qui se sont pourvus devant le conseil d'Etat pour la réparation des préjudices de carrière qu'ils ont subis et dont le pourvoi a été rejeté.

Mais un fait nouveau est intervenu; c'est la proposition de loi sur laquelle nous discutons. Il me paraît équitable que ces fonctionnaires bénéficient des nouvelles dispositions et c'est pourquoi, mes chers collègues, je vous demande de vouloir bien accepter mon amendement.

M. le secrétaire d'Etat. Cela va de soi!

Mme le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission est d'accord quant au fond sur l'argumentation développée par M. Cordier. Cependant, les termes de l'article 1er et de l'article 3 de la proposition de loi sont tels qu'ils permettent à un fonctionnaire dont un précédent recours, soit en justice, soit contentieux, a été rejeté, de demander une nouvelle fois l'examen de sa situation.

Je vous demande donc de retirer votre amendement, puisque vous avez déjà satisfaction, mon cher collègue, par le texte qui vous est soumis.

Mme le président. Monsieur Cordier, maintenez-vous votre amendement ?

M. Cordier. La réponse de M. le ministre me satisfait puisqu'il me répond: « Cela va de soi ».

Dans ces conditions, je retire mon amendement.

M. Léo Hamon. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Léo Hamon.

M. Léo Hamon. Je désire obtenir une précision en ce qui concerne l'interprétation. Il est dit, dans l'article 3, que le ministre devra statuer dans les trois mois sur le recours.

Je m'excuse de prévoir un cas invraisemblable, celui où le ministre ne statuerait pas. Dans cette situation, si l'on se réfère au droit commun, il y a refus implicite, mais seulement après quatre mois.

Je voudrais savoir s'il est dans l'esprit de M. le rapporteur et dans celui du Gouvernement d'envisager le délai de quatre mois du droit commun ou si c'est le délai de trois mois qui s'y substitue et qui vaut rejet implicite.

M. le rapporteur. C'est le délai de trois mois.

M. Léo Hamon. Est-il bien entendu que c'est dès la fin du silence gardé pendant trois mois — c'est le terme technique — que le recours pourrait être formé ? Est-ce bien là votre opinion ?

M. le secrétaire d'Etat. Oui, monsieur le sénateur.

Mme le président. Personne ne demande plus la parole sur l'article 3 ?...

Je le mets aux voix dans le texte de la commission.

(*L'article 3 est adopté.*)

Mme le président. « Art. 4. — Dans le cas de rejet partiel ou total, le requérant est admis, dans les deux mois de la notification, à présenter un nouveau recours au ministre.

« Le ministre statue dans les deux mois de ce pourvoi.

« Dans le cas d'un nouveau rejet, total ou partiel, le requérant pourra se pourvoir devant le conseil interdépartemental de préfecture ou le conseil d'Etat. » — (*Adopté.*)

Par amendement (n° 1) M. Rabouin propose d'ajouter un article additionnel 4 *bis* (nouveau) ainsi conçu:

« Seront admis de plein droit au bénéfice des dispositions de l'ordonnance du 29 novembre 1944 précitée, les magistrats, fonctionnaires, agents civils et militaires auxquels il a été, sur l'injonction de l'armée d'occupation et pour leur opposition à cette dernière, fait application de l'acte dit loi du 17 juillet 1940 ».

« Seront toutefois exclues du bénéfice du présent article les personnes visées à l'alinéa précédent et qui auront fait l'objet, postérieurement à la mesure qui les a sanctionnées sous l'occupation, d'une condamnation pour trahison ou fait de collaboration, prononcée par une cour de justice ou un tribunal militaire, ou encore qui auront été frappées d'indignité nationale ».

M. Le Basser. M. Rabouin retire son amendement.

Mme le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble de l'avis sur la proposition de loi.

(Le Conseil de la République a adopté.)

— 10 —

RECHERCHE DU PETROLE EN FRANCE ET EN AFRIQUE DU NORD

Adoption d'une proposition de résolution.

Mme le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de résolution de MM. Armengaud et plusieurs de ses collègues tendant à inviter le Gouvernement à mettre en œuvre les mesures préconisées par la commission de la production industrielle en vue d'assurer l'expansion de la recherche et de l'exploitation du pétrole et du gaz naturel en France métropolitaine et en Afrique du Nord. (Nos 682, année 1951, et 161, année 1952.)

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur de la commission de la production industrielle.

M. Armengaud, *rapporteur de la commission de la production industrielle.* La commission de la production industrielle a déposé, il y a quelques mois, une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à promouvoir toute une série de mesures en faveur de la recherche de pétrole. Son objectif était de faire le point dans ce domaine depuis notre rapport de 1951.

Vous vous rappelez que le Conseil de la République, à cinq ou six reprises différentes, a fait depuis mars 1948 des recommandations précises au Gouvernement en la matière. Certaines de ces recommandations ont été adoptées. Mieux même, dans la dernière loi de finances, celle qui est en discussion, nos suggestions concernant les dégrèvements en faveur des investissements en matière de recherches de pétrole se trouvent figurer dans les propositions du Gouvernement.

Il est proposé, également, que des mesures soient prises pour permettre aux sociétés de recherche de pétrole de reconstituer en franchise d'impôts des sommes importantes dites de « provisions de reconstitution de gisements ». Les mécanismes d'amortissement accéléré en matière de matériel utilisé pour la recherche du pétrole ont été également adoptés par le Gouvernement et figurent dans le plan comptable de l'industrie de la recherche.

Il semble donc, en la circonstance, que les efforts faits par le Conseil de la République depuis cinq ans, en matière de recherche de pétrole, ont été dans une large mesure satisfaits. C'est uniquement pour pouvoir promouvoir les dernières mesures — demandées par le ministère de l'industrie et de l'énergie lui-même — que le Gouvernement a constitué, sur nos recommandations d'ailleurs, le conseil supérieur des pétroles, par un décret pris au début de l'été dernier.

Ce conseil supérieur des pétroles, dont certains des membres de cette assemblée font partie, a mis au point, au cours de sa séance inaugurale du 4 novembre dernier, sur la proposition de M. Pierre Courant, certaines dispositions qui reprennent point par point, dans leur moindre détail, les recommandations faites en différentes circonstances par votre commission et notamment par deux de nos collègues présents, MM. Longchambon et Durand-Réville, le premier se plaçant sur le plan général de la recherche du pétrole, le second sur le plan plus particulier de la recherche du pétrole dans les territoires d'outre-mer.

C'est donc uniquement pour apporter au conseil supérieur du pétrole le concours de votre Assemblée et faciliter au Gouvernement la mise au point de toutes les mesures définitives en la matière que votre commission de la production industrielle vous prie d'adopter la proposition de résolution qui vous est soumise, c'est-à-dire de faire vôtres, tout simplement, les propositions mêmes du conseil supérieur du pétrole.

M. Durand-Réville. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Durand-Réville.

M. Durand-Réville. Je suivrai, bien entendu, la commission de la production industrielle et je voterai ses conclusions; mais puisqu'aussi bien notre collègue, M. Armengaud, a bien voulu faire allusion tout à l'heure à l'action que, dans le passé, j'ai menée à côté de lui en vue de promouvoir la recherche pétrolière dans les territoires d'outre-mer de l'Union française, le Conseil, non plus que lui-même, ne se surprendront que j'ajoute, à l'occasion de ce vote, un certain nombre de précisions.

Il convient, en effet, de remarquer que le rapport établi par notre collègue, M. Armengaud, au nom de la commission de la production industrielle, malgré son titre, qui semble limiter l'examen aux mesures concernant la recherche et l'exploitation du pétrole en France métropolitaine et en Afrique du Nord, n'exclut pas de ses conclusions les territoires de l'Afrique noire.

Nous relevons, en effet, page 30:

« Le plan (quinquennal) est néanmoins insuffisant pour certaines régions prometteuses et les rédacteurs paraissent avoir été hantés par la crainte du manque de ressources.

« En Afrique noire, et notamment au Gabon, » — écrit le rapporteur — « la recherche est particulièrement onéreuse en raison des frais énormes de mise en place du matériel et de l'exploitation, l'absence de moyens de transport et le climat accroissant considérablement les charges. Est-ce une raison pour y réduire pendant cinq ans l'activité actuelle, au point de n'y plus laisser qu'un seul appareil ? »

Combien le rapporteur a raison! En effet, les résultats jusqu'à présent acquis justifient amplement l'intérêt qui a été porté à ces régions prometteuses. Qu'il nous suffise de rappeler qu'au Gabon, notamment, un magnifique indice de pétrole brut a été découvert en mai 1951, sous la forme d'une éruption de pétrole, au sondage OU 5.

Si, par la suite, les autres sondages ont révélé qu'il ne s'agissait pas, en ce point, d'un gisement de pétrole rentable commercialement, tous les forages exécutés ont montré, par contre, que l'on se trouvait, au Gabon, en présence de couches poreuses et perméables remplissant toutes les conditions de couches « magasins de pétrole». Si l'on doit reconnaître que la recherche de pétrole est, comme le génie, une longue patience, il n'en reste pas moins vrai que les conditions rencontrées au Gabon, tant du point de vue géologique que du point de vue des indices de pétrole, paraissent extrêmement favorables.

Nous mentionnerons également les indices de pétrole du Cameroun connus depuis fort longtemps à Logbaba, et à Madagascar les indices très nombreux connus au Nord de la Grande Ile, ainsi que les zones paraissant favorables sur lesquelles travaille, en ce moment, la Société des pétroles de Madagascar.

Devons-nous rappeler également l'importance primordiale que présenterait, pour tous ces territoires, la découverte de gisements de pétrole commercialement exploitables ?

Toutefois, il ne saurait plus actuellement être affirmé, comme le fait le rapport de M. Armengaud, que la recherche des pétroles dans les territoires de l'Afrique noire est considérablement plus onéreuse que dans les autres territoires de la France ou de l'Union française.

Mon cher collègue, la rédaction de votre rapport fait apparaître que de gros progrès — peut-être d'ailleurs sur vos interventions — ont été accomplis depuis 1949 et ont permis aux sociétés qui effectuent la recherche de lutter avec un succès accru contre les difficultés très justement mentionnées dans le rapport. Je n'en voudrai qu'une seule preuve: le fait que, dans son rapport annuel de 1950, le bureau de recherche du pétrole estimait à 200.000 francs métropolitains le prix de revient du mètre foré au Gabon, alors que ce prix avoisinait 30.000 francs dans la métropole. Or, nous pouvons noter, par contre, dans le rapport annuel du même bureau paru récemment et portant sur l'année 1951, les chiffres suivants: prix de revient moyen pour le mètre foré en métropole, 50.000 francs; prix de revient du mètre foré au Gabon et à Madagascar, 90.000 francs. Si je rappelle que les territoires de la France d'outre-mer ont comme monnaie réelle le franc C. F. A., lequel vaut presque le double du franc métropolitain, je puis dire que le prix de revient du mètre foré, exprimé en monnaie locale, est à peu près le même dans la métropole qu'en Afrique noire.

Par conséquent, sans vouloir mésestimer, bien au contraire, les difficultés énormes de réalisation rencontrées par la prospection du pétrole dans les territoires de l'Union française, nous devons dire que les dépenses investies pour ces recherches ne sont pas plus grevées par les conditions locales que toutes les autres dépenses d'investissement effectuées dans ces territoires.

D'autre part, le rapport de la commission sur la production industrielle témoigne de l'inquiétude de voir, pendant cinq ans, l'activité réduite, au Gabon, à un seul appareil.

Il y a également ici une rectification à apporter. Si, en 1951, l'activité de la Société des pétroles d'Afrique équatoriale française était effectivement d'un appareil, nous devons dire que grâce aux résultats obtenus en 1951 à la suite — comme le rappelait M. Armengaud tout à l'heure — des efforts du Conseil de la République pour améliorer la situation dans ce domaine, cette société travaille maintenant au rythme de trois appareils lourds et de plusieurs équipes géophysiques, entraînant un budget de fonctionnement de 1 milliard de francs C. F. A.

Nous ne saurions mieux faire que nous associer aux conclusions du rapport établi par M. Granier de Lilliac, ingénieur en chef des mines, et M. Lugol, ingénieur des mines, conclusions homologuées par le conseil supérieur du pétrole — citées en page 109 du rapport de notre collègue — et aux termes desquelles il est d'une nécessité impérieuse d'assurer la continuité de l'effort dans la recherche du pétrole en Union française.

Il convient pour cela que l'activité de la recherche du pétrole au Gabon soit poursuivie sans relâche sur la base de l'activité actuelle, à savoir: la marche de trois gros appareils, ainsi que l'activité des équipes géologiques ou géophysiques nécessaires à leur fonctionnement.

Quant aux autres territoires de l'Afrique noire, l'effort ne doit pas non plus y être ralenti, c'est-à-dire qu'au Cameroun la prospection doit continuer avec l'emploi d'un appareil et des équipes nécessaires à son fonctionnement, il doit en être de même à Madagascar, avec un appareil lourd et les compléments géophysiques indispensables à son activité.

En conclusion, nous demandons donc, étant donné l'intérêt prometteur de ces différents territoires de l'Union française, étant donné le fait de la diminution enregistrée des prix de revient de la recherche, étant donné la nécessité impérieuse d'une continuité dans l'effort indispensable à la bonne réalisation des recherches de pétrole, que soit maintenu dans son intégralité l'effort actuel réalisé dans ces territoires.

Nous ajouterons même qu'étant donné l'intérêt capital que présenterait pour ces territoires une découverte de pétrole, comme nous l'avons dit plus haut, il serait peut-être nécessaire d'envisager une certaine intensification des recherches qui, sans mettre en jeu des sommes d'argent considérables, permettrait, comme l'indiquait le bureau de recherche du pétrole en 1950, d'augmenter les chances de succès des forages: nous voulons parler d'un accroissement du nombre des équipes géologiques et géophysiques.

Mme le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion de la proposition de résolution.

(Le Conseil décide de passer à la discussion de la proposition de résolution.)

Mme le président. Je donne lecture de la proposition de résolution:

« Le Conseil de la République:

« 1° S'associe à l'hommage rendu par le conseil supérieur du pétrole aux dirigeants, cadres et ouvriers des sociétés et organismes publics ou privés qui ont permis le démarrage effectif de la recherche pétrolière dans l'Union française au cours des dernières années;

« 2° Invite le Gouvernement à faire siennes les recommandations concernant la recherche du pétrole adoptées par le conseil supérieur du pétrole dans sa séance du 4 novembre 1952. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix la proposition de résolution.

(Le Conseil de la République a adopté.)

— 11 —

NOMINATION D'UN MEMBRE DE LA COMMISSION DE L'AGRICULTURE

Mme le président. Je rappelle au Conseil de la République que le groupe du centre républicain d'action rurale et sociale a présenté une candidature pour la commission de l'agriculture.

Le délai d'une heure prévu par l'article 16 du règlement est expiré.

La présidence n'a reçu aucune opposition.

En conséquence, je déclare cette candidature validée et je proclame M. Marcel Lemaire membre de la commission de l'agriculture.

— 12 —

DEPOT DE RAPPORTS

Mme le président. J'ai reçu de M. Saller un rapport, fait au nom de la commission des finances, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1953 (Etats associés) (n° 28, année 1953).

Le rapport sera imprimé sous le n° 34 et distribué.

J'ai reçu de M. de Montalembert un rapport, fait au nom de la commission du suffrage universel, du contrôle constitutionnel, du règlement et des pétitions, en vue de présenter les candidatures pour les trois sièges du comité constitutionnel à la ratification du Conseil de la République (application de l'article 91 de la Constitution, des articles 1er et 2 de la résolution du 28 janvier 1947 et de l'article 10 du règlement).

Le rapport sera imprimé sous le n° 38 et distribué.

— 13 —

DEPOT D'UN AVIS

Mme le président. J'ai reçu de M. Motais de Narbonne un avis, présenté au nom de la commission de la France d'outre-mer, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1953 (Etats associés) (n° 28, année 1953).

L'avis sera imprimé sous le n° 35 et distribué.

— 14 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

Mme le président. Voici quel pourrait être l'ordre du jour de la prochaine séance publique, qui a été précédemment fixée à demain, mercredi 28 janvier, à quinze heures:

Décision sur la demande de discussion immédiate du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement et des services civils pour l'exercice 1953 (Etats associés) (n°s 28 et 34, année 1953, M. Saller, rapporteur; et n° 35, année 1953, avis de la commission de la France d'outre-mer, M. Motais de Narbonne, rapporteur);

Décision sur la demande de discussion immédiate du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement et d'équipement des services militaires pour l'exercice 1953 (Etats associés-France d'outre-mer) (n° 29, année 1953, M. Jean-Eric Bousch, rapporteur).

Il n'y a pas d'opposition ?...

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-sept heures.)

Le Directeur du service de la sténographie du Conseil de la République,
CH. DE LA MORANDIÈRE.

Réponses des ministres sur les pétitions qui leur ont été envoyées par le Conseil de la République.

(Application de l'article 94 du règlement.)

Pétition n° 82. — M. Camille Devineau, caserne Haxo, à la Roche-sur-Yon (Vendée), se plaint d'une réquisition de logement.

Cette pétition a été renvoyée le 7 février 1952, sur le rapport de M. Robert Le Guyon, au nom de la commission du suffrage universel, du contrôle constitutionnel, du règlement et des pétitions au ministre de l'intérieur, qui l'a transmise au ministre de la reconstruction et de l'urbanisme.

Réponse de M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme.

Paris, le 5 septembre 1952.

Monsieur le président,

Vous avez bien voulu adresser à M. le ministre de l'intérieur, qui me l'a transmise pour attribution, une pétition n° 82 de M. Camille Devineau, gendarme, domicilié à la caserne Haxo, à la Roche-sur-Yon (Vendée), qui sollicite la levée de la réquisition prononcée le 5 septembre 1951, sur la maison dont il est propriétaire dans la commune de l'Epine (Vendée).

J'ai l'honneur de vous faire connaître que de l'enquête à laquelle j'ai fait procéder, il ressort que la réquisition en cause a été régulièrement émise sur un local qui était, à la fois, vacant et inoccupé, au sens défini par les articles 2 et 3 du décret n° 47-213 du 16 janvier 1947 pris pour l'application de l'ordonnance n° 45-2394 du 11 octobre 1945, puisque Mme Perrocheau, propriétaire, le destinait à M. Devineau pour le moment où celui-ci serait mis à la retraite.

L'immeuble en cause étant demeuré inoccupé après l'intervention d'une première réquisition qui n'avait pas été exécutée, et le relogement de l'ancienne bénéficiaire s'avérant urgent, le préfet de la Vendée a prononcé une nouvelle réquisition. Cette mesure devant venir à expiration le 5 septembre 1952, le préfet de la Vendée a décidé, en raison de la mise à la retraite effective de M. Devineau, de ne pas la renouveler.

Il me paraît donc que M. Devineau pourra prochainement recouvrer la disposition du local dont il s'agit.

Vous voudrez bien trouver, ci-jointe en retour, la pétition n° 82 ainsi que les quatre pièces jointes qui m'ont été communiquées.

Veuillez agréer, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

Pour le ministre et par délégation:
Le chef du cabinet,
Signé: MAURICE BERTHAUME.

Pétition n° 89. — M. André Montagnon, 6, route de Nevers, à Fourchambault (Nièvre) demande sa réintégration dans l'armée active.

Cette pétition a été renvoyée le 10 juillet 1952 sur le rapport de M. Robert Le Guyon, au nom de la commission su suffrage universel, du contrôle constitutionnel, du règlement et des pétitions, au ministre de la défense nationale.

Réponse de M. le ministre de la défense nationale.

Paris, le 5 décembre 1952.

Monsieur le président,

Par lettre du 6 novembre 1952, vous avez bien voulu me communiquer la pétition de M. André Montagnon, classée sous le n° 89 au rôle général des pétitions du Conseil de la République.

J'ai l'honneur de vous faire retour du dossier de cette pétition, et de vous faire connaître que la requête présentée par le pétitionnaire ne m'a apporté aucun élément d'information nouveau susceptible de faire modifier la décision prise à son égard.

Veuillez agréer, monsieur le président, l'expression de ma haute considération.

Pour le ministre et par ordre:
Le chef de cabinet,
Signé: J.-P. SICARD.

Errata

au compte rendu in extenso *de la 2e séance du 21 janvier 1953.*

1° Page 96, Démissions de membres de commissions:

Au lieu de: « J'ai reçu avis de la démission de M. Léon David comme membre de la commission de l'agriculture »,

Lire: « J'ai reçu avis de la démission de M. Marcel Lemaire comme membre de la commission de l'agriculture »;

2° Page 101, 1re colonne:

Intervention de M. de Maupeou:

Au 4e alinéa, 4e ligne:

Au lieu de: « enseignement privé »,

Lire: « enseignement public »;

3° Annuler l'*erratum* paru page 171, à l'issue du compte rendu *in extenso* de la séance du 22 janvier 1953.

QUESTIONS ORALES

REMISES A LA PRESIDENCE DU CONSEIL DE LA REPUBLIQUE LE 27 JANVIER 1953

Application des articles 84 à 86 du règlement, ainsi conçus:

« Art. 84. — *Tout sénateur qui désire poser une question orale au Gouvernement en remet le texte au président du Conseil de la République, qui le communique au Gouvernement.*

« *Les questions orales doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; sous réserve de ce qui est dit à l'article 87 ci-dessous, elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur.*

« *Les questions orales sont inscrites sur un rôle spécial au fur et à mesure de leur dépôt.*

« Art. 85. — *Le Conseil de la République réserve chaque mois une séance pour les questions orales posées par application de l'article 84. En outre, cinq d'entre elles sont inscrites, d'office, et dans l'ordre de leur inscription au rôle, en tête de l'ordre du jour de chaque mardi.*

« *Ne peuvent être inscrites à l'ordre du jour d'une séance que les questions déposées huit jours au moins avant cette séance.*

« Art. 86. — *Le président appelle les questions dans l'ordre de leur inscription au rôle. Après en avoir rappelé les termes, il donne la parole au ministre.*

« *L'auteur de la question, ou l'un de ses collègues désigné par lui pour le suppléer, peut seul répondre au ministre; il doit limiter strictement ses explications au cadre fixé par le texte de sa question; ces explications ne peuvent excéder cinq minutes.*

« *Si l'auteur de la question ou son suppléant est absent lorsqu'elle est appelée en séance publique, la question est reportée d'office à la suite du rôle.*

« *Si le ministre intéressé est absent, la question est reportée à l'ordre du jour de la plus prochaine séance au cours de laquelle doivent être appelées des questions orales.* »

354. — 27 janvier 1953. — **Mme Marcelle Devaud** demande à **M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil et à l'information** s'il approuve la publicité indiscrète que la presse a récemment donnée à un cas médical douloureux, malgré la volonté des praticiens responsables et les règles traditionnelles de silence qu'imposent à la fois le véritable esprit scientifique et le respect de la personne humaine; et s'il n'eût pas été utile qu'il intervînt pour faire cesser une pseudo-information souvent erronée et même contradictoire.

365. — 27 janvier 1953. — **Mme Marcelle Devaud** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** de bien vouloir lui donner des précisions sur les sanctions prises à l'encontre de plusieurs élèves d'une classe préparatoire à une grande école, coupables d'avoir exercé des brimades sur certains de leurs camarades; elle désirerait notamment connaître le sort réservé à quatre externes de cette classe, coupables seulement de s'être solidarisés avec les auteurs des sévices et pour lesquels il semble exister une large disproportion entre la faute commise et la sanction prise.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU CONSEIL DE LA REPUBLIQUE
LE 27 JANVIER 1953

Application des articles 82 et 83 du règlement ainsi conçus:

« Art. 82. — *Tout sénateur qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Conseil de la République; qui le communique au Gouvernement.*

« *Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur et à un seul ministre.* »

« Art. 83. — *Les questions écrites sont publiées à la suite du compte rendu in extenso; dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.*

« *Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse, ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.*

« *Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion.* »

LISTE DE RAPPEL DES QUESTIONS ECRITES auxquelles il n'a pas été répondu dans le mois qui suit leur publication.

(Application du règlement du Conseil de la République.)

Présidence du conseil.

Nos 1531 Marc Rucart; 3395 Jean Bertaud; 3595 André Canivez.

Secrétariat d'Etat.

(PRÉSIDENCE DU CONSEIL)

Nos 3717 Jean Bertaud; 3904 Jacques Debû-Bridel; 3905 Edgar Tailhades; 3943 Jacques Debû-Bridel.

Affaires économiques.

No 3718 Gaston Charlet.

Affaires étrangères.

Nos 3937 Martial Brousse; 3973 Edouard Soldani.

Agriculture.

No 3904 Jean-Yves Chapalain.

Budget.

Nos 2633 Luc Durand-Réville; 2704 Pierre de Villoutreys; 3215 Henri Cordier; 3726 Jean de Geoffre; 3880 Georges Laffargue; 3891 Georges Laffargue; 3952 Jean-Yves Chapalain; 3953 Georges Laffargue; 3964 Jean Clavier; 3970 Edgar Tailhades; 3974 Etienne Rabouin.

Défense nationale et forces armées.

No 3976 Jean Coupigny.

Education nationale.

Nos 3798 Jean-Yves Chapalain; 3930 Raymond de Montullé; 3969 Hector Peschaud.

Enseignement technique.

No 3972 Maurice Walker.

Finances.

Nos 694 Maurice Pic; 797 Paul Baratgin; 841 René Coty; 842 Henri Rochereau; 843 Jacques Gadoin; 899 Gabriel Tellier; 1082 Paul Baratgin; 1109 André Lassagne; 1285 Etienne Rabouin; 1305 Fernand Auberger; 1351 Jean Bertaud; 1370 Jean Clavier; 1499 Maurice Walker; 1500 Maurice Walker; 1765 Alex Roubert; 1836 Jean Doussot; 1910 Marc Bardon-Damarzid; 1938 Maurice Pic; 2069 Jacques Beauvais; 2094 André Lassagne; 2483 Maurice Pic; 2714 Jean Doussot; 2915 Mamadou Dia; 2973 Jacques Bozzi; 2999 Paul Pauly; 3373 Paul Driant; 3419 François Ruin; 3565 Charles Deutschmann; 3590 Gaston Chazette; 3643 Jacques Gadoin; 3739 Jacques Beauvais; 3748 Robert Liot; 3762 René Schwartz; 3789 Jacques Delalande; 3803 Jacques de Menditte; 3821 Robert Liot; 3822 Edgar Tailhades; 3843 Marcel Boulangé; 3849 Léon Jozeau-Marigné; 3876 Marc Rucart; 3884 Maurice Pic; 3893 Fernand Verdeille; 3894 Modeste Zussy; 3911 Marcel Molle; 3931 Emile Durieux; 3932 Raymond de Montullé; 3933 André Armengaud; 3940 Robert Liot; 3967 Paul Piales.

France d'outre-mer.

No 3924 Jean Coupigny.

Intérieur.

No 3954 Gaston Chazette.

Justice.

Nos 3776 André Maroselli; 3856 Jean Coupigny; 3897 Fernand Auberger; 3966 Georges Pernot.

Postes, télégraphes et téléphones.

No 3828 Max Monichon.

Reconstruction et urbanisme.

Nos 3399 Jean-Eric Bousch; 3333 Bernard Chochoy; 3919 Jean Bertaud; 3957 Albert Denvers; 3958 René Plazanet; 3959 Edgar Tailhades.

Santé publique et population.

No 3978 Edmond Michelet.

Travail et sécurité sociale.

Nos 3942 Jean-Louis Tinaud; 3975 Edgar Tailhades.

AGRICULTURE

4042. — 27 janvier 1953. — **M. Marcel Lemaire** demande à **M. le ministre de l'agriculture:** 1° s'il a fait étudier le sérieux de la méthode de présentation du lait congelé sous forme de neige moulée et empaquetée sous papier, méthode étudiée par l'union française des inventeurs; 2° dans l'affirmative, s'il envisage une aide financière à la création d'usines pour mettre en pratique ce procédé qui semble très intéressant à la fois pour le producteur et pour le consommateur.

4043. — 27 janvier 1953. — **M. Maurice Pic** demande à **M. le ministre de l'agriculture** si une caisse d'allocations familiales agricoles qui reçoit des fonds d'Etat a le droit de déposer ces fonds dans une caisse de crédit agricole libre non soumise au contrôle de la caisse nationale de crédit agricole et du ministère des finances.

4044. — 27 janvier 1953. — **M. René Radius** expose à **M. le ministre de l'agriculture** que les bûcherons des forêts domaniales et communales qui travaillent à la tâche ont droit à une indemnité de congés payés fixés à un vingt-quatrième du montant de leurs salaires, et demande si cette indemnité doit être considérée comme indemnité compensatrice de congés payés au sens des dispositions de la circulaire du ministre du travail no 233 SS/47 du 6 août 1947 et ne doit, par conséquent, pas donner lieu au versement des cotisations pour les assurances sociales, les allocations familiales et les accidents du travail.

BUDGET

4045. — 27 janvier 1953. — **M. André Litaise** demande à **M. le ministre du budget** si l'administration des contributions directes est en droit d'exiger d'un médecin, pour vérification de la déclaration de ses revenus professionnels, l'indication des noms et adresses des malades traités par ce praticien, alors que l'article 378 du code pénal portant dérogation à la règle du secret professionnel ne prévoit pas la satisfaction d'une telle exigence.

FINANCES

4046. — 27 janvier 1953. — **M. Marc Bardon-Damarzid** expose à **M. le ministre des finances** que l'ordonnance du 28 juin 1945, modifiée par l'ordonnance du 26 octobre 1945 et par la loi du 22 mars 1950 (art. unique) a institué un fonds national d'amélioration de l'habitat alimenté par des versements à la charge des propriétaires d'immeubles loués; que les baux de locaux à usage commercial ne donnent lieu à aucune perception au titre du prélèvement au profit du fonds national d'amélioration de l'habitat (R. M. F. 26 août 1948, J. O. Déb. Ass. nat., p. 6267, 3e col.); que les lois des 1er avril 1926 et 28 février 1941 auxquelles se réfèrent les ordonnances précitées, étant applicables aux locaux à usage d'habitation professionnel, ou administratif (G. W. R. V. 16 déc. 1949; J. O. Déb. Cons. Rép., p. 2725; loi du 1er avril 1926, art. 1er et 9, loi du 7 octobre 1946, art. 107, al. 4) les locations afférentes aux locaux desdites catégories sont assujetties au prélèvement; et demande si l'administration de l'enregistrement est fondée à réclamer le prélèvement au profit du fonds national d'amélioration de l'habitat sur les loyers versés par un locataire patenté comme artisan, cotisant comme tel à la contribution pour chambre des métiers, et non imposé à la taxe proportionnelle sur les bénéfices des professions commerciales étant précisé qu'il s'agit de locaux sis dans le même immeuble et utilisés par le locataire tant pour son logement que pour son travail, mais dont le loyer au lieu d'être calculé en vertu de la loi du 1er septembre 1948 a été fixé par décision du président du tribunal civil statuant conformément à la loi du 30 juin 1926 en matière de baux à caractère commercial, industriel ou artisanal.

INTERIEUR

4047. — 27 janvier 1953. — **M. Emile Vanrullen** expose à **M. le ministre de l'intérieur** que depuis la mise en application des dispositions du décret n° 49-870 du 4 juillet 1949, relatif au statut particulier des attachés de préfecture, les chefs de bureau des préfectures et sous-préfectures ont la même rémunération que les autres attachés de leur grade qui ne remplissent pas des fonctions de direction; et demande s'il n'envisage pas de faire cesser cette anomalie en rétablissant le grade de chef de bureau (attaché) doté d'une échelle de traitements qui tiendrait compte des responsabilités supplémentaires que comportent les fonctions de chef de bureau; les indices des chefs de bureau (attachés) pourraient être compris entre 350 et 500; les inspecteurs des régies financières, dont le recrutement est identique à celui des attachés, ainsi que les agents supérieurs des administrations centrales, terminant à l'indice 500; demande également si, en attendant les modifications statutaires nécessaires, une indemnité spéciale dite de fonctions ne pourrait être allouée aux intéressés.

POSTES, TELEGRAPHES ET TELEPHONES

4048. — 27 janvier 1953. — **M. Jean Bertaud** expose à **M. le ministre des postes, télégraphes et téléphones** qu'alors que les agents d'exploitation intégrés dans le grade de contrôleur en 1952 ont bénéficié, ainsi que les agents d'exploitation principaux, retenus pour le grade de contrôleurs principaux, au tableau d'avancement de 1951, d'un rappel d'ancienneté et de traitement (2 ans et 1 an) les 310 contrôleurs des postes, télégraphes et téléphones inscrits au tableau d'avancement de 1951 n'ont pas obtenu les mêmes avantages; demande s'il serait possible de connaître les raisons de cette différence de traitement et, le cas échéant, si l'on peut admettre que toutes dispositions seront prises pour assurer au personnel en question la parité avec leurs collègues de l'intégration additionnelle.

REPONSES DES MINISTRES
AUX QUESTIONS ECRITES

AFFAIRES ETRANGERES

3979. — **M. Michel Debré** demande à **M. le ministre des affaires étrangères** s'il est au courant de réunions d'études, ou séminaires, tenus dans différentes villes du Proche-Orient, à la demande et sous le contrôle de l'Organisation des Nations-Unies; ces réunions d'études ou séminaires qui ont en théorie les problèmes sociaux comme objet sont, en réalité, d'une manière évidente, des centres d'encouragement à la propagande antifrançaise; demande pour quelle raison le Gouvernement français ne s'est pas opposé, ou n'a pas exigé que des Français participent, comme dirigeants, à de telles réunions. (*Question du 30 décembre* 1952.)

Réponse. — Dans le cadre du programme de fonctions consultatives de service social des Nations-Unies, les pays appartenant à une même région géographique ou culturelle peuvent demander le concours du secrétariat international pour organiser des cycles d'études portant sur des problèmes sociaux déterminés et réunissant les techniciens nationaux et un petit nombre d'experts internationaux. L'action de l'Organisation des Nations-Unies se borne au choix des experts internationaux, à la direction technique du cycle et à une participation restreinte à son financement. De tels cycles ont été organisés pour les pays d'Amérique latine, d'Europe et, à trois reprises, pour les pays arabes du Moyen-Orient. Le plus récent s'est déroulé à Damas du 1er au 20 décembre dernier. Il n'a donné lieu à aucune manifestation antifrançaise et s'est cantonné dans l'étude d'un certain nombre de problèmes sociaux qui se posent dans les pays du monde arabe. Le secrétariat des Nations-Unies avait sollicité, en vue de la direction d'un des groupes de travail, le concours d'un haut fonctionnaire français qui s'est trouvé empêché au dernier moment, du fait du retard apporté à la discussion par le Parlement du budget de son administration, de se rendre à Damas.

FINANCES

3836. — **M. Jean Bertaud** demande à **M. le ministre des finances** les noms et sièges des compagnies d'assurances nationalisées dans la métropole et dans l'Union française. (*Question du 23 octobre* 1952.)

Réponse. — 1° Les sociétés d'assurances suivantes ont été nationalisées par la loi du 25 avril 1946: La Séquanaise-Vie, la Séquanaise-Nuptialité, la Séquanaise Capitalisation, la Séquanaise-Incendie, accidents et risques divers: 4, rue Jules-Lefebvre, à Paris; l'Union, compagnie d'assurances sur la vie humaine, l'Union, compagnie d'assurances contre l'incendie, les accidents et risques divers, réassurances: 9, place Vendôme, à Paris; la Compagnie d'assurances générales sur la vie, la Compagnie d'assurances générales accidents, vol, maritime, risques divers, réassurances, la Compagnie d'assurances générales contre l'incendie et les explosions: 87, rue de Richelieu, à Paris; l'Urbaine-Vie, l'Urbaine capitalisation, l'Urbaine complémentaire: 21, rue Le Peletier, à Paris; l'Urbaine, compagnie d'assurances contre l'incendie: 10, boulevard Haussmann, à Paris; l'Urbaine et la Seine: 93, rue Le Peletier, à Paris; la Caisse fraternelle de capitalisation: 6-8, rue Léon-Trulin, à Lille; l'Aigle, compagnie française d'assurances sur la vie, l'Aigle, société anonyme française de capitalisation, l'Aigle, compagnie d'assurances et de réassurances contre les accidents et tous risques, l'Aigle, compagnie anonyme d'assurances à primes fixes contre l'incendie, la compagnie du Soleil, société anonyme française d'assurances sur la vie, la compagnie du Soleil, société anonyme française de capitalisation, la compagnie du Soleil, société anonyme d'assurances à primes fixes contre les accidents et tous risques, la compagnie du Soleil, société anonyme d'assurances à primes fixes contre l'incendie, la Compagnie générale de réassurance-vie, la Compagnie générale de réassurances: 44, rue de Châteaudun, à Paris; la Nationale, compagnie anonyme d'assurances sur la vie: 2, rue Pillet-Will, à Paris; la Nationale, compagnie d'assurances et de réassurances de risques divers: 15 *bis*, rue Laffitte, à Paris; la Nationale, compagnie anonyme d'assurances contre l'incendie et les explosions: 17, rue Laffitte, à Paris; la Nationale, compagnie de réassurances de toute nature: 11, boulevard Haussmann, à Paris; le Phénix, compagnie française d'assurances sur la vie, le Phénix-Accidents, compagnie française d'assurances et de réassurances contre les accidents et risques de toute nature, Compagnie française du Phénix, société anonyme d'assurances contre l'incendie: 33, rue Lafayette, à Paris; la Mutuelle générale française-vie, rue Saint-Bertrand, le Mans (Sarthe); la Mutuelle générale française-accidents, 19, 21, rue Chanzy, le Mans; 2° les sociétés d'assurances nationalisées ont toutes leur siège social dans la métropole.

3948. — **M. Joseph Lasalarié** expose à **M. le ministre des finances** que la loi de finances de décembre 1951 prévoit la création d'un fonds de garantie automobile destiné à indemniser les victimes d'accidents, en cas de carence des auteurs desdits accidents; il aurait été décidé que la gestion des affaires susceptibles d'amener l'intervention du fonds de garantie automobile serait confiée à des sociétés d'assurances contre les accidents; demande comment seront choisies lesdites compagnies d'assurances et dans quelle mesure cette décision, qui aurait été prise dans un souci d'économie, contribuera aux économies prévues. (*Question du 5 décembre* 1952.)

Réponse. — Un règlement intérieur approuvé par décision du ministre des finances en date du 24 novembre 1952, conformément aux dispositions de l'article 20 du décret n° 52-763 du 30 juin 1952, a décidé que la gestion des sinistres susceptibles d'être mis à la charge du fonds de garantie automobile serait confiée à des sociétés d'assurances contre les accidents d'automobile. Ces sociétés ont été choisies sur leur demande en tenant compte des conditions particulières de leur organisation interne. L'utilisation de leur personnel spécialisé évitera au fonds de garantie automobile la création de services extérieurs lourds et coûteux qu'il eût été obligé d'aménager en vue de son intervention éventuelle pour le règlement des sinistres sur tout le territoire métropolitain et, ultérieurement, sans doute, en Afrique du Nord.

JUSTICE

3775. — **M. Roger Carcassonne** demande à **M. le ministre de la justice** si un clerc d'huissier, suppléant légal d'une étude d'huissier en vertu de l'article 1er de la loi du 27 décembre 1923, peut simultanément occuper cette fonction et celle de clerc dans une autre étude.

Réponse. — Réponse négative.

3889. — **M. Claudius Delorme** expose à **M. le ministre de la justice** que d'après l'article 1er du décret n° 52-918 du 30 juillet 1952 fixant le prix et les modalités de payement du stockage et de rétrocession des céréales pour la campagne 1952-1953 (*Journal officiel* du 31 juillet 1952, pp. 7786 et suivantes), « le prix de base à la production d'un quintal de blé tendre, métropolitain, sain, loyal et marchand de la récolte 1952, est fixé à 3.445 francs. A ce prix de base s'ajoute une marge de modernisation de 155 francs par quintal. Le prix de base servant au calcul des fermages et des payements prévus en blé aux termes des conventions en cours est fixé à 3.445 francs, ce prix étant toutefois diminué du montant de la taxe de statistique fixée à l'article 11 du présent décret et, éventuellement, dans les conditions fixées par le décret n° 50-1023 du 22 août 1950, de la moyenne de la cotisation de résorption à la charge du fermier »; et lui demande quel est le prix à retenir lorsqu'il s'agit d'immeubles vendus moyennant une rente viagère variable suivant le cours du blé: 1° dans le cas où l'acte intervenu précise: « la valeur du blé sera déterminée par le prix officiel, dans le département au jour de chaque échéance, sans déduction d'aucune taxe »; 2° dans l'hypothèse où la convention dispose que la « valeur du blé sera déterminée par le prix officiel du mois précédent la date d'exigibilité de la rente, déduction faite, s'il y a lieu, des taxes diverses existantes ». (*Question du 13 novembre* 1952.)

Réponse. — La question posée est relative à un point de droit privé qui relève uniquement de l'interprétation souveraine des tribunaux.

3961. — **M. Jean Doussot** expose à **M. le ministre de la justice** qu'aux termes de l'article 26, 5°, paragraphe 3 de la loi du 26 juin 1941 réglementant « l'exercice de la profession d'avocat et la discipline du barreau »... les avocats stagiaires, pendant toute la durée du stage, ne peuvent ni plaider, ni consulter tant qu'ils sont inscrits comme clercs sur la liste du stage dans un étude d'avoué ou sur le registre de stage, tenu par la chambre de discipline des notaires »; et demande si cette disposition fait obstacle à ce qu'un avocat stagiaire régulièrement inscrit au registre du stage dans un étude

d'avoué, soit commis d'office par le bâtonnier de l'ordre des avocats du barreau où il fait son stage; s'il est permis à l'avocat stagiaire, en même temps aspirant-avoué, d'avoir une clientèle professionnelle recrutée parmi les clients de l'étude dans laquelle il accomplit son stage. (*Question du 10 décembre 1952.*)

Réponse. — Sous réserve de l'interprétation souveraine des tribunaux, il résulte des dispositions ci-dessus rappelées que le bâtonnier ne peut pas commettre d'office un avocat stagiaire tant qu'il est régulièrement inscrit comme clerc au registre du stage tenu par la chambre des avoués.

Erratum

à la suite du compte rendu in extenso
de la séance du Conseil de la République du 2 décembre 1952.

(*Journal officiel*, débats Conseil de la République du 3 décembre 1952.)

RÉPONSES DES MINISTRES AUX QUESTIONS ÉCRITES

Page 2190, 2e colonne, réponse de M. le ministre du travail et de la sécurité sociale à la question écrite n° 3839 de M. Michel de Pontbriand, 9e ligne, au lieu de: « une pension de vieillesse des assurances sociales », lire: « une pension d'invalidité des assurances sociales ».

ANNEXES AU PROCES-VERBAL

DE LA

séance du mardi 27 janvier 1953.

SCRUTIN (N° 21)

Sur l'article 31 du projet de loi portant statut du personnel navigant de l'aéronautique civile.

Nombre des votants..... 312
Majorité absolue..... 157

Pour l'adoption..... 312
Contre 0

Le Conseil de la République a adopté.

Ont voté pour :

MM.
Abel-Durand.
Ajavon.
Alric.
Louis André.
Philippe d'Argenlieu.
Assailit.
Robert Aubé.
Auberger.
Aubert.
Augarde.
Baratgin.
Bardon-Damarzid.
de Bardonnèche.
Henri Barré (Seine).
Charles Barret (Haute-Marne).
Bataille.
Beauvais.
Bels
Benchiha Abdelkader.
Jean Bène.
Benhabyles Cherif.
Berlioz.
Georges Bernard.
Bertaud.
Jean Bertholn.
Biatarana.
Boisrond.
Jean Boivin-Champeaux.
Raymond Bonnefous.
Bordeneuve.
Borgeaud.
Pierre Boudet.
Boudinot.
Marcel Boulangé (territoire de Belfort).
Georges Boulanger (Pas-de-Calais).
Bouquerel.
Bousch.
André Boutemy.
Boutonnat.
Bozzi.
Brettes.
Brizard.
Martial Brousse.
Charles Brune (Eure-et-Loir).
Julien Brunhes (Seine).
Nestor Calonne.
Canivez.
Capelle.
Carcassonne.
Mme Marie-Hélène Cardot.
Jules Castellani.
Frédéric Cayrou.
Chaintron.
Chambriard.
Champeix.
Chapalain.
Gaston Charlet.
Chastel.
Chazette.
Robert Chevalier (Sarthe).
Paul Chevallier (Savoie).
de Chevigny.
Chochoy.
Claireaux.
Claparède.
Clavier.
Clerc.
Colonna.
Pierre Commin.
Henri Cordier.
Henri Cornat.
André Cornu.
René Coty.
Coudé du Foresto.
Coupigny.
Courrière.
Courroy.
Cozzano.
Mme Crémieux.
Darmanthé.
Dassaud.
Léon David.
Michel Debré.
Jacques Debû-Bridel.
Mme Marcelle Delabie
Delalande.
Claudius Delorme.
Delrieu.
Denvers.
Paul-Emile Descomps.
Deutschmann.
Mme Marcelle Devaud.
Mamadou Dia.
Amadou Doucouré.
Jean Doussot.
Driant.
René Dubois.
Roger Duchet.
Dulin.
Mlle Mireille Dumont (Bouches-du-Rhône).
Mme Yvonne Dumont (Seine).
Dupic.
Charles Durand (Cher).
Jean Durand (Gironde).
Durand-Réville.
Durieux.
Dutoit.
Enjalbert.
Estève.
Fehrat Marhoun.
Ferrant.
Fléchet.
Pierre Fleury.
Bénigne Fournier (Côte-d'Or).
Gaston Fourrier (Niger).
Fousson.
de Fraissinette.
Franceschi.
Franck-Chante.
Jacques Gadoin.
Gaspard.
Gatuing.
Julien Gautier.
Etienne Gay.
de Geoffre.
Jean Geoffroy.
Giacomoni.
Glauque.
Gilbert Jules.
Mme Girault.
Gondjout.
Hassen Gouled.
Grassard.
Robert Gravier.
Grégory.
Jacques Grimaldi.
Louis Gros.
Léo Hamon.
Hartmann.
Hauriou.
Hoeffel.
Houcke.
Houdet.
Louis Ignacio-Pinto.
Yves Jaouen.
Alexis Jaubert.
Jézéquel.
Jozeau-Marigné.
Kalb.
Kalenzaga.
Koessler.
Jean Lacaze.
Lachèvre.
de Lachomette.
Georges Laffargue.
Louis Lafforgue.
Henri Lafleur.
Lagarrosse.
de La Gontrie.
Albert Lamarque.
Lamousse.
Landry.
René Laniel.
Lasalarié.
Lassagne.
Laurent-Thouverey.
Le Basser.
Le Bot.
Leccia.
Le Digabel.
Le Gros.
Robert Le Guyon.
Lelant.
Le Léanner.
Marcel Lemaire.
Claude Lemaître.
Léonetti.
Le Sassier-Boisauné.
Waldeck L'Huillier.
Emilien Lieutaud.
Liot.
Litaise.
Lodéon.
Longchambon.
Longuet.
Mahdi Abdallah.
Georges Maire.
Malécot.
Jean Malonga.
Gaston Manent.
Marcilhacy.
Marcou.
Jean Maroger.
Maroselli.
Georges Marrane.
Pierre Marty.
Hippolyte Masson.
Jacques Masteau.
de Maupeou.
Henri Maupoil.
Georges Maurice.
Mamadou M'Bodje.
de Menditte.
Menu.
Méric.
Michelet.
Milh.
Minvielle.
Marcel Molle.
Monichon.
Monsarrat.
de Montalembert.
Montpied.
de Montullé.
Charles Morel.
Motais de Narbonne.
Marius Moutet.
Léon Muscatelli.
Namy.
Naveau.
Arouna N'Joya.
Noval.
Charles Okala.
Jules Olivier.
Alfred Paget.
Hubert Pajot.
Paquirissamypoullé.
Parisot.
Pascaud.
François Patenôtre.
Pauly.
Paumelle.
Pellenc.
Perdereau.
Péridier.
Georges Pernot.
Perrot-Migeon.
Peschaud.
Général Petit.
Ernest Pezet.
Piales.
Pic
Pidoux de La Maduère
Raymond Pinchard (Meurthe-et-Moselle).
Jules Pinsard (Saône-et-Loire).
Pinton.
Marcel Plaisant.
Plait.
Plazanet.
Alain Poher.
Poisson.
de Pontbriand.
Primet.
Gabriel Puaux.
Rabouin.
Radius.
de Raincourt.
Ramampy.
Ramette.
Razac.
Restat.
Réveillaud.
Reynouard.
Riviérez.
Paul Robert.
Rochereau.
Rogier.
Romani.
Rolinat.
Alex Roubert.
Emile Roux.
Marc Rucart.
François Ruin.
Marcel Rupied.
Sahoulba Gontchomé.
Saller.
Satineau.
François Schleiter.
Schwartz.
Sclafer.
Séné.
Sid-Cara Cherif.
Yacouba Sido.
Soldani.
Southon.
Symphor.
Edgard Tailhades.
Tamzali Abdennour.
Teisseire.
Gabriel Tellier.
Ternynck.
Tharradin.
Mme Jacqueline Thome-Patenôtre.
Jean-Louis Tinaud.
Henry Torrès.
Diongolo Traore.
Amédée Valeau.
Vandaele.
Vanrullen.
Henri Varlot.
Vauthier.
Verdeille.
de Villoutreys.
Vourc'h.
Voyant.
Wach.
Maurice Walker.
Michel Yver.
Joseph Yvon.
Zafimahova.
Zéle.
Zussy.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Armengaud.
Biaka Boda.
Haïdara Mahamane.
Ralijaona Laingo.
Mostefaï El-Hadi.

N'ont pas pris part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République, et Mme Gilberte Pierre-Brossolette, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants..... 313
Majorité absolue..... 157

Pour l'adoption..... 313
Contre 0

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 22)

Sur l'ensemble de l'avis sur le projet de loi portant statut du personnel navigant de l'aéronautique civile.

Nombre des votants..... 312

Majorité absolue des membres composant le Conseil de la République..... 160

Pour l'adoption..... 312

Contre 0

Le Conseil de la République a adopté.

Ont voté pour :

MM.
Abel-Durand.
Ajavon.
Alric.
Louis André.
Philippe d'Argenlieu.
Assailit.
Robert Aubé.
Auberger.
Aubert.
Augarde.
Baratgin.
Bardon-Damarzid.
de Bardonnèche.
Henri Barré (Seine).
Charles Barret (Haute-Marne).
Bataille.
Beauvais.
Bels.
Benchiha Abdelkader.
Jean Bène.
Benhabyles Cherif.
Berlioz.
Georges Bernard.
Bertaud.
Jean Berthoin.
Biatarana.
Boisrond.
Jean Boivin-Champeaux.
Raymond Bonnefous.
Bordeneuve.
Borgeaud.
Pierre Boudet.
Boudinot.
Marcel Boulangé (territoire de Belfort).
Georges Boulanger (Pas-de-Calais).
Bouquerel.
Bousch.
André Boutemy.
Boutonnat.
Bozzi.
Brettes.
Brizard.
Martial Brousse.
Charles Brune (Eure-et-Loir).
Julien Brunhes (Seine).
Nestor Calonne.
Canivez.
Capelle.
Carcassonne.
Mme Marie-Hélène Cardot.
Jules Castellani.
Frédéric Cayrou.
Chaintron.
Chambriard.
Champeix.
Chapalain.
Gaston Charlet.
Chastel.
Chazette.
Robert Chevalier (Sarthe).
Paul Chevallier (Savoie).
de Chevigny.
Chochoy.
Claireaux.
Claparède.
Clavier.
Clerc.
Colonna.
Pierre Commin.
Henri Cordier.
Henri Cornat.
André Corn :.
René Coty.
Coudé du Foresto.
Coupigny.
Courrière.
Courroy.
Cozzano.
Mme Crémieux.
Darmanthé.
Dassaud.
Léon David.
Michel Debré.
Jacques Debû-Bridel.
Mme Marcelle Delabie.
Delalande.
Claudius Delorme.
Delrieu.
Denvers.
Paul-Emile Descomps.
Deutschmann.
Mme Marcelle Devaud.
Mamadou Dia.
Amadou Doucouré.
Jean Doussot.
Driant.
René Dubois.
Roger Duchet.
Dulin.
Mlle Mireille Dumont (Bouches-du-Rhône).
Mme Yvonne Dumont (Seine).
Dupic.
Charles Durand (Cher).
Jean Durand (Gironde).
Durand-Réville.
Durieux.
Dutoit.
Enjalbert.
Estève.
Ferhat Marhoun.
Ferrant.
Flécnet.
Pierre Fleury.
Bénigne Fournier (Côte-d'Or).
Gaston Fourrier (Niger).
Fousson.
de Fraissinette.
Franceschi.
Franck-Chante.
Jacques Gadoin.
Gaspard.
Gaiuing.
Julien Gautier.
Etienne Gay.
Ce Geoffre
Jean Geoffroy.
Giacomoni.
Giauque.
Gilbert Jules.
Mme Girault.
Gondjout.
Hassen Gouled.
Grassard.
Robert Gravier.
Grégory.
Jacques Grimaldi.
Louis Gros.
Léo Hamon.
Hartmann.
Hauriou.
Hoeffel.
Houcke.
Houdet.
Louis Ignacio-Pinto.
Yves Jaouen.
Alexis Jaubert.
Jézéquel.
Jozeau-Marigné.
Kalb.
Kalenzaga.
Koessler.
Jean Lacaze.
Lachèvre.
de Lachomette.
Georges Laffargue.
Louis Lafforgue.
Henri Lafleur.
Lagarrosse.
de La Gontrie.
Albert Lamarque.
Lamousse.
Landry.
René Laniel.
Lasalarié.
Lassagne.
Laurent-Thouverey.
Le Basser.
Le Bot.
Leccia.
Le Digabel.
Le Gros.
Robert Le Guyon.
Lelant.
Le Léannec.
Marcel Lemaire.
Claude Lemaître.
Léonetti.
Le Sassier-Boisauné.
Waldeck L'Huillier.
Emilien Lieutaud.
Liot.
Litaise.
Lodéon.
Longchambon.
Longuet.
Mahdi Abdallah.
Georges Maire.
Maléco.
Jean Malonga.
Gaston Manent.
Marcilhacy.
Marcou.
Jean Maroger.
Maroselli.
Georges Marrane.
Pierre Marty.
Hippolyte Masson.
Jacques Masteau.
de Maupeou.
Henri Maupoil.
Georges Maurice.
Mamadou M'Bodje.
de Menditte.
Menu.
Mérie.
Michelet.
Milh.
Minvielle.
Marcel Molle.
Monichon.
Monsarrat.
de Montalembert.
Montpied.
de Montullé.
Charles Morel.
Motais de Narbonne.
Marius Moutet.
Léon Muscatelli.
Namy.
Naveau.
Arouna N'Joya.
Novat.
Charles Okala.
Jules Olivier.
Alfred Paget.
Hubert Pajot.
Paquirissamypoullé.
Parisot.
Pascaud.
François Patenôtre.
Pauly.
Paumelle.
Pellenc.
Perdereau.
Péridier.
Georges Pernot.
Perrot-Migeon.
Peschaud.
Général Petit.
Ernest Pezet.
Piales.
Pic.
Pidoux de La Maduère.
Raymond Pinchard (Meurthe-et-Moselle).
Jules Pinsard (Saône-et-Loire).
Pinton.
Marcel Plaisant.
Plait.
Plazanet.
Alain Poher.
Poisson.
de Pontbriand.
Primet.
Gabriel Puaux.
Rabouin.
Radius.
de Raincourt.
Ramampy
Ramette.
Razac.
Restat.
Réveillaud.
Reynouard.
Riviérez.
Paul Robert.
Rochereau.
Rogier.
Romani.
Rotinat.
Alex Roubert.
Emile Roux.
Marc Rucart.
François Ruin.
Marcel Rupied.
Sahoulba Gontchomé Saller.
Satineau.
François Schleiter.
Schwartz.
Sclafer.
Séné.
Sid-Cara Cherif.
Yacouba Sido.
Soldani.
Southon.
Symphor.
Edgard Tailhades.
Tamzali Abdennour.
Teisseire.
Gabriel Tellier.
Ternynck.
Tharradin
Mme Jacqueline Thome-Patenôtre.
Jean-Louis Tinaud.
Henry Torrès.
Diongolo Traore.
Amédée Valeau.
Vandaele.
Vanrullen.
Henri Varlot.
Vauthier.
Verdeille.
de Villoutreys.
Vourc'h.
Voyant.
Wach.
Maurice Walker.
Michel Yver.
Joseph Yvon.
Zafimahova.
Zéle.
Zussy.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Armengaud.
Biaka Boda.
Haidara Mahamane.
Ralijaona Laingo.
Mostefai El-Hadi.

N'ont pas pris part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République, et Mme Gilberte Pierre-Brossolette, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants..... 316
Majorité absolue des membres composant le Conseil de la République..... 160

Pour l'adoption..... 316
Contre 0

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

Rectification

au compte rendu in extenso *de la* 1re *séance du mercredi* 21 *janvier* 1953.
(*Journal officiel* du 22 janvier 1953.)

Dans le scrutin (n° 11) sur l'ensemble de l'avis sur la proposition de loi relative aux ventes d'immeubles par appartements:

M. Jacques Debû-Bridel, porté comme ayant voté « pour », déclare avoir voulu voter « contre ».

Rectification

au compte rendu in extenso *de la* 2e *séance du mercredi* 21 *janvier* 1953.
(*Journal officiel* du 22 janvier 1953.)

Dans le scrutin (n° 15) sur l'amendement (n° 2) de M. Capelle à l'article 2 du projet de loi relatif aux comptes spéciaux du Trésor pour l'année 1953 (Etat B. — Industrie et commerce. — Subvention aux carburants):

M. Ternynck, porté comme ayant voté « contre », déclare avoir voulu voter « pour ».

Paris. — Imprimerie des *Journaux officiels*, 31, quai Voltaire.